Libretto di uso e manutenzione
Manuel d'utilisation et entretien

SUPERBIKE

1199 PANIGALE S
1199 PANIGALE S ABS

DUCATI

FRANÇAIS

SUPERBIKE

1199 PANIGALE S

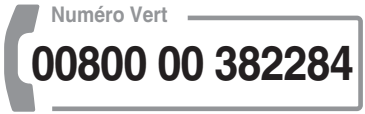
1199 PANIGALE S ABS

Manuel d'utilisation et entretien

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les « Ducatistes » et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement comme moyen de transport habituel, mais aussi pour des longues randonnées. Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Dans le but précis d'offrir toujours un meilleur service d'assistance, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les simples indications des normes indiquées ici, en particulier en ce qui concerne le rodage.
Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.
Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés.
De plus, notre service d'informations est à la disposition des « Ducatistes » et de tous les passionnés de moto, pour tout conseil et toute suggestion utiles.

Remarque
L'appel est gratuit depuis un téléphone fixe ou mobile.

LIGNE DIRECTE DUCATI



Amusez-vous bien !

Remarque
Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits. Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur du motocycle Ducati, n'utiliser que des pièces détachées d'origine Ducati.

Important

Toute reproduction ou divulgation, même partielle, des sujets traités dans le présent manuel, est absolument interdite. Tout droit est réservé à Ducati Motor Holding S.p.A., à laquelle il faudra demander l'autorisation (par écrit) en spécifiant la raison.

Attention

Ce manuel est partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

Sommaire

Indications générales 8
Garantie 8
Symboles 9
Informations utiles pour rouler en toute sécurité 10
Conduite à pleine charge 13
Produits dangereux - avertissements 14
Données d'identification 16

Tableau de bord (Dashboard) 17
Acronymes et abréviations employés dans le manuel 20
Dictionnaire Technologique 20
Boutons fonctionnels 24
Réglage / affichage des paramètres 25
Fonctions principales 32
Style de conduite (Riding Mode) 39
DTC 43
EBC 49
DQS 53
Fonctions MENU 1 57
Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique (TOT) 58
Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1) 60
Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2) 62
Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL) 64
Fonctions MENU 1 : Temps sur le tour (LAP time) 66
Fonctions MENU 2 69
Fonctions MENU 2 : Température du liquide de refroidissement du moteur 70
Fonctions MENU 2 : Consommation instantanée 72
Fonctions MENU 2 : Consommation moyenne 73
Fonctions MENU 2 : Vitesse moyenne 74
Fonctions MENU 2 : Temps de voyage 75
Fonctions MENU 2 : Température de l'air ambiant extérieur 76
Fonctions secondaires 77
Horloge (CLOCK) 77
Indication entretien (SERVICE) 78
Indication OIL SERVICE zéro 78
Indication OIL SERVICE ou DESMO SERVICE 80
Avertissements / Alarmes (Warning) 81
Indication ERREURS 85
Description des erreurs affichées 86
Affichage de l'état de la béquille latérale 90

MENU de Configuration 91
Personnalisation du style de conduite (Riding Mode) 94
Personnalisation du style de conduite : Réglage du système ABS (version avec ABS) 98
Personnalisation du style de conduite : Réglage des suspensions électroniques 101
Personnalisation du style de conduite : Configuration de l'afficheur 106
Personnalisation du style de conduite : Activation / désactivation du système DQS 108
Personnalisation du style de conduite : Configuration du niveau DTC 110
Personnalisation du style de conduite : Réglage du moteur 112
Personnalisation du style de conduite : Configuration du niveau EBC 116
Personnalisation du style de conduite : Restauration des paramètres par défaut 118
Indication numérique des tours moteur (RPM) 119
Tension batterie 120
DDA 122
PIN CODE (CODE PIN) 126
Modification du PIN CODE 129
Réglage de l'Horloge 133
Réglage de la Date 136
Réglage du fond de l'afficheur 139
LAP 141
Configuration des unités de mesure 147
Autres fonctions 154
Capteur de temps sur le tour à infrarouges 160
Couleur de fond de l'afficheur 161
Contrôle des feux 162
Le système antidémarrage électronique (immobilizer) 165
Clés 165
Fonctionnement 165
Double des clés 166
Déblocage du motocycle par PIN CODE 166

Commandes pour la conduite 169
Position des commandes pour la conduite du motocycle 169
Commutateur d'allumage et antivol de direction 170
Commutateur gauche 171
Levier de commande embrayage 172
Commutateur droit 173
Poignée des gaz 174
Levier de commande frein avant 174
Pédale de commande frein arrière 175
Sélecteur de vitesse 175
Réglage de la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 176

Principaux éléments et dispositifs 178
Position sur le motocycle 178
Bouchon du réservoir de carburant 179
Serrure de selle 180
Béquille latérale 181
Amortisseur de direction 182
Réglage de la fourche avant 183
Réglage de l'amortisseur arrière 184
Variation de l'assiette du motocycle 185

Mode d'emploi 186
Précautions pendant la période de rodage de la moto 186
Contrôles avant la mise en route 188
Démarrage du moteur 190
Démarrage et mise en route du motocycle 192
Freinage 193
Arrêt de la moto 196
Stationnement 196
Ravitaillement en carburant 197
Accessoires standard 198

Principales opérations d'utilisation et entretien 199
Dépose de l'habillage 199
Flancs de carénage 199
Remplacement du filtre à air 200
Contrôle et appoint éventuel du niveau du liquide de refroidissement 201
Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein 203
Vérification de l'usure des plaquettes de frein 205
Charge de la batterie 206
Charge et tamponnement hivernal de la batterie 209
Contrôle de tension de la chaîne de transmission 211
Graissage de la chaîne de transmission 212
Remplacement des ampoules feux de route et de croisement 213
Clignotants arrière 214
Orientation du phare 215
Réglage des rétroviseurs 217
Pneus sans chambre à air (tubeless) 218
Contrôle niveau huile moteur 220
Nettoyage et remplacement des bougies 221
Nettoyage général 222
Inactivité prolongée 223
Instructions importantes 223

Plan d'entretien programmé 224
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer

par le concessionnaire 224
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client 228

Caractéristiques techniques 229
Encombrements (mm) 229
Poids 229
Moteur 231
Distribution 231
Performances 232
Bougie d'allumage 232
Alimentation 232
Freins 233
Transmission 234
Cadre 235
Roues 235
Pneus 235
Suspensions 235
Système d'échappement 236
Coloris disponibles 236
Circuit électrique 236

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 243

Indications générales

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement de vous adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour effectuer un travail dans les règles de l'art en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie.

La garantie n'est pas valable pour les motocycles utilisés dans des compétitions sportives ou dans les cas où l'on a constaté un entretien insuffisant.

Pendant la période de garantie, aucune pièce du motocycle ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

Important

Pendant toute la période de rodage, respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

Attention

Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10). L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire attentivement ce manuel afin de vous familiariser avec votre motocycle.

En cas de doute, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé.

Les connaissances que vous approfondirez seront très utiles durant vos déplacements que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite sereins et amusants et vous permettront de maintenir inaltérés pendant longtemps les performances du motocycle.

Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :

Attention

L'inobservation des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire la mort.

Important

Risque de dommages au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.
Toutes les indications à DROITE ou à GAUCHE se rapportent au sens de marche du motocycle.

Informations utiles pour rouler en toute sécurité

Attention
À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus à l'inexpérience du conducteur du motocycle. Ne jamais conduire sans permis de conduire ; pour utiliser le motocycle, il faut avoir son permis.
Ne jamais prêter le motocycle à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis de conduire.

Important
Le pilote et le passager doivent TOUJOURS porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection.
Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Attention
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

Important
Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque le motocycle roule.

Important
Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation de la chaussée, le pilote doit TOUJOURS tenir ses mains sur le guidon, alors que le passager doit TOUJOURS se tenir avec les deux mains sur la sangle placée sur la selle passager.

Attention
La non-exécution des contrôles avant la mise en marche du motocycle (voir page 188) peut causer des dommages au motocycle et procurer des lésions graves au conducteur et au passager.

Important
Respecter la législation et les règles nationales et locales.
TOUJOURS respecter les limites de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne JAMAIS dépasser la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation permet d'atteindre.

Important
Signaler TOUJOURS et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie.

Important
Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

Important
Faire très attention dans les carrefours, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.

Attention
TOUJOURS arrêter le moteur lorsqu'on se ravitaille en carburant et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Attention
Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.

Attention
Durant le ravitaillement en carburant, on peut respirer des vapeurs nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, se laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.

Important
TOUJOURS retirer la clé quand on laisse le motocycle sans surveillance.

Important
La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position P pour ne pas décharger la batterie. Ne jamais laisser la clé insérée si la moto est sans surveillance.

Attention
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.

Attention
Le système d'échappement peut être chaud, même après avoir arrêté le moteur : prendre garde qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et veiller à ne pas garer le motocycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Important
Garer le motocycle en le mettant sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.
Ne jamais la garer sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Important
Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur ; les remplacer en cas de dommages graves.
Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

Conduite à pleine charge

Ce motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.

La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Attention

Ne pas dépasser le poids total admis du motocycle et faire attention aux informations sur la charge transportable qui suivent.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires supplémentaires, ne doit pas dépasser 370 kg.

Important

Placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du motocycle aussi basse et centrale que possible.

Important

Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le té supérieur ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse du motocycle.

Important

Fixer solidement les bagages aux structures du motocycle ; des bagages mal fixés risquent de compromettre la stabilité du motocycle.

Important

Ne pas insérer des objets à transporter dans les interstices du cadre car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.

Attention

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 218 et en bon état.

Produits dangereux - avertissements

Huile moteur usée

Attention
L'huile moteur usée, si laissée plusieurs fois au contact de la peau pendant longtemps, peut être à l'origine de tumeur épithéliale. Si l'on manie l'huile moteur usée quotidiennement, il est conseillé de laver au plus tôt et soigneusement les mains avec de l'eau et du savon après l'avoir maniée. À tenir hors de portée des enfants.

Poussière des freins

Ne jamais utiliser des jets d'air comprimé ou des brosses sèches pour nettoyer l'ensemble freins.

Attention
L'inhalation de fibres d'amiante est la cause de maladies respiratoires et de tumeur.

Fluide pour freins

Attention
Le renversement du fluide sur les parties en plastique, en caoutchouc ou peintes du motocycle peut causer des dommages aux parties en question. Avant de procéder à l'entretien du système, poser un chiffon d'atelier sur ces parties chaque fois que l'on procède à l'exécution des opérations de service. À tenir hors de portée des enfants.

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Liquide de refroidissement

Dans certaines conditions, le glycol éthylénique présent dans le liquide de refroidissement du moteur est combustible et sa flamme n'est pas visible. Si le glycol éthylénique devait brûler, sa flamme n'est pas visible mais il peut causer de très graves brûlures.

Attention
Éviter de verser le liquide de refroidissement du moteur sur le système d'échappement ou sur les parties du moteur. Il se pourrait que ces parties soient suffisamment chaudes pour incendier le liquide qui brûlera donc sans flammes visibles.
Le liquide de refroidissement (glycol éthylénique) peut causer des irritations de la peau et il est

vénéneux si ingéré. À tenir hors de portée des enfants.
Ne pas ôter le bouchon du radiateur quand le moteur est encore chaud. Le liquide de refroidissement est sous pression et peut causer des brûlures.

Tenir les mains et les vêtements à l'écart du ventilateur de refroidissement, car celui-ci démarre automatiquement.

Batterie

Attention
La batterie dégage des gaz explosifs ; tenir à l'écart d'étincelles, de flammes et de cigarettes. Durant la recharge de la batterie, vérifier que la ventilation de la zone est adéquate.

Données d'identification

Deux chiffres d'identification, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle du motocycle et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

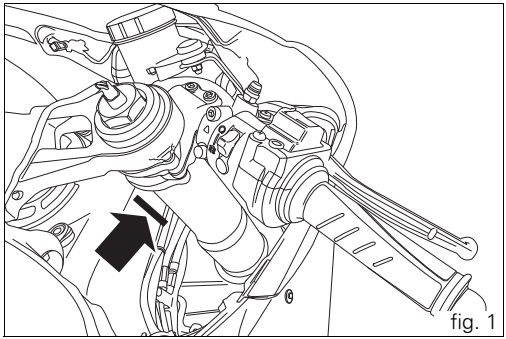


fig. 1

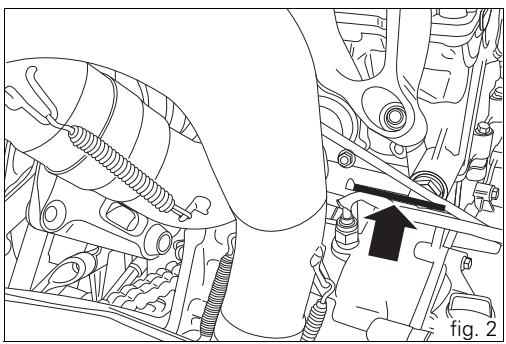


fig. 2

Tableau de bord (Dashboard)

1) Afficheur.
2) TÉMOIN POINT MORT N (VERT).
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.
3) TÉMOIN FEU DE ROUTE ≣D (BLEU).
Il s'allume pour indiquer que les feux de route sont allumés et pendant l'activation du flash.
4) TÉMOIN PRESSION HUILE MOTEUR (ROUGE).
Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lors du Key-On, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.
Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
Ne pas utiliser la moto si le témoin (4) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

5) TÉMOIN DE RÉSERVE DE CARBURANT (JAUNE AMBRE).
Il s'allume quand il reste environ 5 litres de carburant dans le réservoir (réserve).
6) TÉMOINS CLIGNOTANTS ⇦⇨ (VERT).
Ils s'allument et clignotent lorsque le clignotant correspondant est activé.
7) TÉMOIN « DIAGNOSTIC MOTEUR/VÉHICULE - EOBD » (JAUNE AMBRE).
Il s'allume suite à des erreurs « moteur » et/ou « véhicule » et, dans certains cas, pour signaler le blocage du moteur.
8) TÉMOINS GÉNÉRAUX (ROUGES) (fig. 3) :
les témoins (8a) s'allument quand la valeur des TRS/MN atteint le premier seuil d'approche du limiteur ;
les témoins (8b) s'allument quand la valeur des TRS/MN atteint le deuxième seuil d'approche du limiteur ;
les témoins (8c) s'allument quand la valeur des TRS/MN atteint le troisième seuil d'approche du limiteur.

9) TÉMOIN ABS (ABS) (JAUNE AMBRE) POUR VERSION AVEC ABS (fig. 3).
Il s'allume pour indiquer que l'ABS est désactivé ou hors service.

Moteur arrêté / vitesse inférieure à 5 km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
-	ABS désactivé au travers de la fonction « ABS » du menu	ABS activé, mais pas encore en service
Moteur en marche / vitesse inférieure à 5 km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
-	ABS désactivé au travers de la fonction « ABS » du menu	ABS activé, mais pas encore en service
Moteur en marche / vitesse supérieure à 5 km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
ABS activé et en service	ABS désactivé au travers de la fonction « ABS » du menu	ABS désactivé et hors service à cause d'un problème.

10) INTERVENTION DTC (JAUNE AMBRE) (fig. 3) :

	DTC
Aucune intervention	Témoin OFF
Débit d'avance	Témoin ON fixe
Débit d'injection	Témoin ON fixe

11) OVER REV / DISSUASION SYSTÈME ANTIDÉMARRAGE ÉLECTRONIQUE / ANTIVOL (ROUGE) (fig. 3) :

	Over rev
Aucune intervention	Témoin OFF
Premier seuil (nombre de TRS/MN avant l'intervention du limiteur)	Témoin ON fixe
Limiteur	Témoin ON clignotant

Remarque
Chaque calibrage de la centrale commande moteur peut avoir un réglage différent des seuils précédant l'intervention du limiteur et du limiteur lui-même.

	Système antidémarrage électronique
Véhicule en Key-On	Témoin OFF
Véhicule en Key-Off	Témoin ON clignotant
Véhicule en Key-Off depuis plus de 12 heures	Témoin OFF

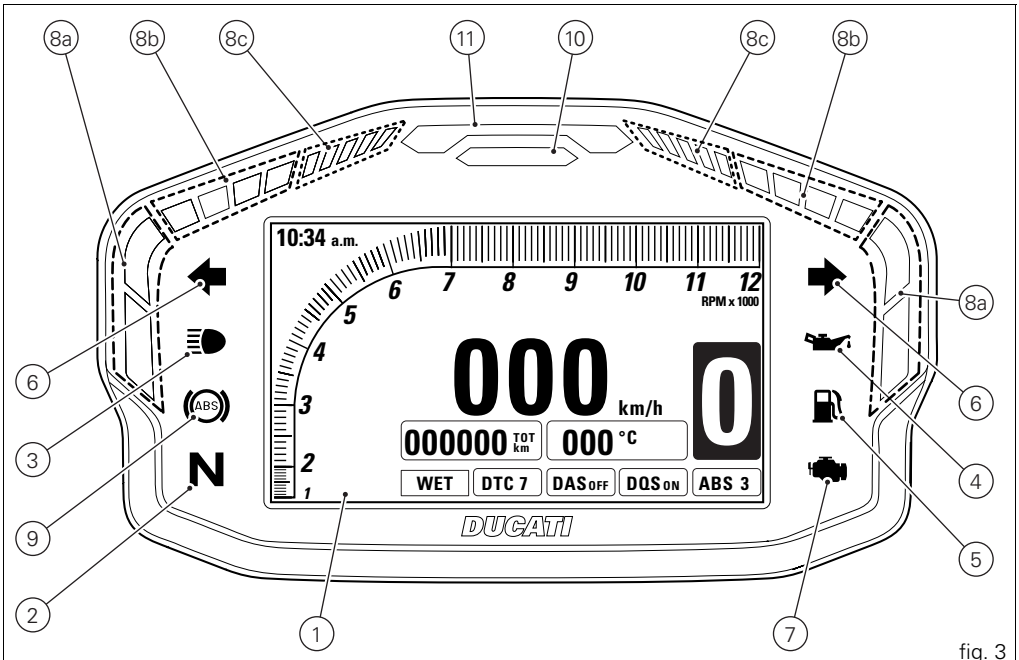

8a
8b
8c
11
10
8c
8b
8a
6
3
9
2
1
7
6
4
5
10:34 a.m.
RPM x 1000
000
km/h
000000 TOT km
000 °C
0
WET
DTC 7
DAS OFF
DQS ON
ABS 3
N
DUCATI

fig. 3

Acronymes et abréviations employés dans le manuel

ABS
Antilock Braking System
BBS
Black Box System
CAN
Controller Area Network
DDA
DUCATI Data Acquisition
DES
DUCATI Electronic Suspension
DSB
Tableau de bord
DTC
DUCATI Traction Control
DQS
DUCATI Quick Shift
EBC
DUCATI Engine Brake Control
ECU
Engine Control Unit
E-Lock
Electronic Main Switch Set
GPS
Global Positioning System
UP-MAP
Updater Map/Calibration

Dictionnaire Technologique

Engine Brake Control (EBC)

Le système de réglage du frein moteur (EBC) travaille en synergie avec l'embrayage antirebondissement pour prévenir et gérer le blocage de la roue arrière durant les brusques rétrogradations. Au cas où le système détecterait un patinage de la roue, il envoie un signal au dispositif de contrôle du moteur qui augmente légèrement le nombre de tours jusqu'à ce que la roue arrière reprenne une vitesse conforme à celle du motocycle.
Doté d'un système à trois niveaux, le EBC est intégré dans les trois Riding Mode (Styles de conduite).

Riding Mode

Le pilote de la 1199 Panigale peut choisir parmi trois diverses configurations prédéfinies (Riding Mode) celle qui convient davantage à son style de conduite ou aux conditions de la chaussée. Les Riding Mode permettent de varier instantanément la puissance délivrée par le moteur (Power Mode), les niveaux d'intervention des systèmes ABS (si prévu), DTC, DQS et EBC, la graphique du tableau de bord et, sur la version « S », l'assiette des suspensions (DES). Les configurations disponibles pour la 1199 Panigale sont : Race, Sport et Wet. On a laissé au pilote la faculté de changer les paramètres prédéfinis de chaque Riding Mode.

Power Mode

Les Power Mode sont les diverses cartographies du moteur pouvant être sélectionnées par le pilote pour adapter le niveau de puissance et le mode de distribution à son style de conduite et aux conditions de la chaussée. Pour la 1199 Panigale on a prévu trois Power Mode chacun associé à un Riding Mode :
120 CV avec distribution « douce »
195 CV avec distribution « douce »
195 CV avec distribution « instantanée »

Ride by Wire (RbW)

Le système Ride by Wire est le dispositif électronique de contrôle de l'ouverture et de la fermeture des papillons d'alimentation. L'absence de raccordement mécanique entre la poignée des gaz et les corps à papillons permet à la centrale ECU moteur de régler la distribution de puissance en agissant sur l'angle d'ouverture des papillons.
Le dispositif Ride by Wire permet d'avoir une puissance et une distribution différentes selon le Riding Mode sélectionné (Power Mode), mais aussi de gérer ponctuellement le frein moteur (EBC) ; il contribue aussi au contrôle du patinage de la roue arrière (DTC).

Ducati Electronic Suspension (DES)

Le système Ducati Electronic Suspensions de Öhlins permet le réglage automatique du frein hydraulique en détente et en compression. Cela permet d'avoir une assiette différente des suspensions selon le Riding Mode sélectionné ou celui que le pilote personnalise en fonction de son propre style de conduite.

Ducati Traction Control (DTC)

Le système Ducati Traction Control (DTC) supervise le contrôle du patinage de la roue arrière et travaille sur huit niveaux d'interaction différents dont chacun a été programmé pour offrir une différente valeur de tolérance au patinage de la roue arrière. Un niveau d'intervention prédéfini est assigné à chaque Riding Mode.
Le niveau « 8 » indique une intervention du système à la moindre détection de patinage, alors que le niveau « 1 », réservé aux pilotes les plus experts, se caractérise par une plus grande tolérance et donc par une intervention moins invasive du système.

Anti-lock Braking System (ABS) 9ME

Le ABS 9ME dont est équipée la 1199 Panigale est un système de toute dernière génération à deux canaux, qui exécute un freinage intégral avec contrôle du levage de la roue arrière pour garantir non seulement des distances d'arrêt inférieures, mais aussi une plus grande stabilité en cours de freinage. Réglé spécifiquement pour une conduite sportive, le système ABS 9ME offre 3 niveaux d'intervention chacun associé à un Riding Mode ; en mode RACE le système agit seulement sur les disques avant pour garantir les plus hautes performances sur piste.

Engine Brake Control (EBC)

Le système de réglage du frein moteur (EBC) travaille en synergie avec l'embrayage antirebondissement pour prévenir et gérer le blocage de la roue arrière durant les brusques rétrogradations. Au cas où le système détecterait un patinage de la roue, il envoie un signal au dispositif de contrôle du moteur qui augmente légèrement le nombre de tours jusqu'à ce que la roue arrière reprenne une vitesse conforme à celle du motocycle.
Doté d'un système à trois niveaux, le EBC est intégré dans les trois Riding Mode.

Ducati Quick Shift (DQS)

Le Ducati Quick Shift (DQS) est le système électronique de gestion du sélecteur de vitesse, utilisé dans les compétitions, qui permet d'enclencher les vitesses en accélération sans l'utilisation de l'embrayage et en maintenant les gaz ouverts. Cela permet d'économiser de précieuses fractions de seconde et de réduire significativement les temps sur le tour.

Ducati Data Analyzer+ (DDA+)

C'est la dernière génération du Ducati Data Analyzer qui intègre le signal GPS pour créer un « capteur de temps sur le tour virtuel ». Le système détecte automatiquement, sans l'intervention du pilote, la fin du tour et interrompt le chronométrage. L'intégration avec le signal GPS permet d'afficher sur la cartographie du circuit les trajectoires et les paramètres principaux du motocycle : ouverture des gaz, vitesse, régime du moteur, vitesse enclenchée, température du moteur et intervention DTC.

Boutons fonctionnels

1) BOUTON DE COMMANDE (fig. 4) UP « ▲ ».
Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▲ ».
2) BOUTON DE COMMANDE (fig. 4) DOWN « ▼ »
Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▼ ».
3) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH (fig. 4)
Le bouton qui normalement sert à réaliser l'appel de phares peut aussi être utilisé pour les fonctions LAP.
4) BOUTON DE DÉSACTIVATION DES CLIGNOTANTS (fig. 4) CONFIRMER MENU
Le bouton qui sert normalement à désactiver les clignotants peut être aussi utilisé pour la fonction CONFIRMER MENU, sélection du style de conduite.

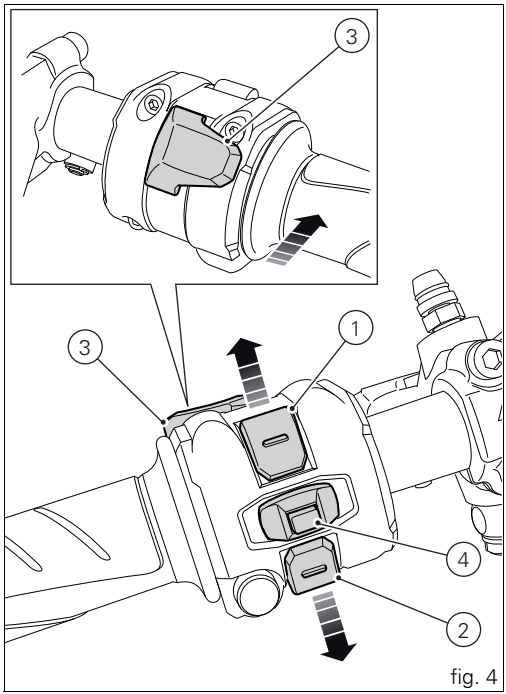


fig. 4

Réglage / affichage des paramètres

Lors du Key-On, l'afficheur du tableau de bord visualise le Logo Ducati et exécute un allumage en deux étapes des témoins lumineux à LED (« contrôle initial »).
À la fin du contrôle, le tableau de bord affiche la page-écran principale en mode ROAD ou TRACK (dépend de la dernière configuration utilisée avant le Key-Off).

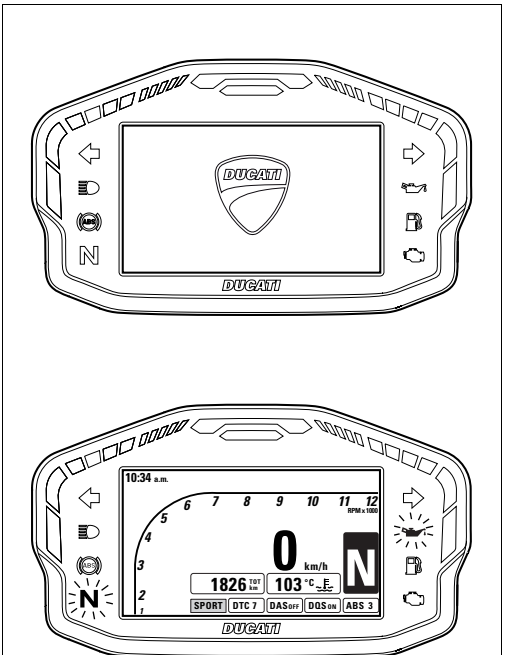


fig. 5

Si la moto est en configuration Performance, c'est-à-dire si elle est équipée des kit échappements Performance (réf. 96450211B) - kit silencieux Performance (réf. 96450311B), lors de la mise en marche du motocycle, le tableau de bord affiche, après le Logo Ducati, l'indication « RACING » ou « RACING EVO » :

- RACING quand le motocycle est équipé du kit des silencieux Performance ;
- RACING EVO quand le motocycle est équipé du kit de l'échappement complet Performance.

Remarque
Les kit échappements Performance (réf. 96450211B) - kit silencieux Performance (réf. 96450311B) sont achetables chez un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

Attention
Pour installer les kit échappements Performance (réf. 96450211B) - kit silencieux Performance (réf. 96450311B), s'adresser à un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

Si durant cette phase de contrôle la vitesse du motocycle dépasse 10 km/h (vitesse réelle), le tableau de bord interrompt :

- le contrôle de l'afficheur et affiche la page-écran standard avec les informations mises à jour ;
- le contrôle des témoins et laisse allumés seulement ceux qui sur le moment sont réellement actifs.

Remarque
Quand on tourne la clé sur OFF, l'alimentation au motocycle n'est pas immédiatement coupée, mais seulement au bout de 70 secondes.

fig. 6

Il existe deux lay out différents de la page-écran principale, à savoir : ROAD et TRACK. Les informations disponibles dans la page-écran principale sont :

1) Graphique en barres des tours moteur
2) Vitesse véhicule
3) Vitesse enclenchée
4) Menu 1 (Compteur kilométrique, Compteur kilométrique journalier 1, Compteur kilométrique journalier 2, Compteur kilométrique journalier réserve de carburant, temps sur le tour - seulement si actif)
5) Menu 2 (Température du liquide de refroidissement moteur, Consommation instantanée, Consommation moyenne, Vitesse moyenne, Temps de voyage, Température air ambiant extérieur)
6) Style de conduite programmé (Riding Mode)
7) Indication niveau DTC actif ou indication DTC désactivé
8) Indication niveau EBC actif ou indication EBC désactivé
9) Indication DQS actif ou indication DQS désactivé
10) Indication niveau ABS actif ou indication ABS désactivé (seulement pour version avec ABS)
11) Indication DDA actif (seulement si prévu)
12) Indication GPS en réception (seulement si prévu)
13) Horloge
14) Indication SERVICE (seulement si actif) - Indication Avertissements / Alarmes (Warning) (seulement si présents) - Indication Erreurs (seulement si présentes)

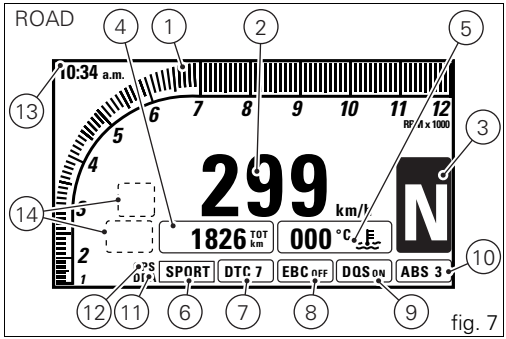


fig. 7

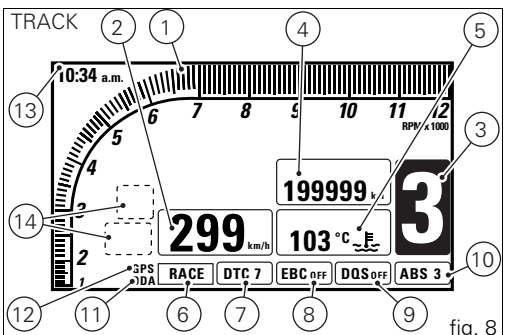


fig. 8

Pour afficher les informations du MENU 1, appuyer sur le bouton (1).
Les informations affichées en séquence, aussi bien en mode ROAD qu'en mode TRACK, sont :
- Compteur kilométrique (TOT) ;
- TRIP 1 ;
- TRIP 2 ;
- TRIP FUEL (quand la fonction est active) ;
- Temps sur le tour (LAP) - seulement pour le mode TRACK.

Pour afficher les informations du MENU 2, appuyer sur le bouton (2).
Les informations affichées en séquence, aussi bien en mode ROAD qu'en mode TRACK, sont :
- Température du liquide de refroidissement ;
- Consommation instantanée (CONS.) ;
- Consommation moyenne (CONS. AVG) ;
- Vitesse moyenne (SPEED AVG) ;
- Temps de voyage (TRIP TIME) ;
- Température de l'air.

Quand on met le motocycle en marche (Key-On), les informations du MENU 1 et du MENU 2 affichées sont celles visualisées au précédent Key-Off.

Remarque
Aussi bien en mode ROAD qu'en mode TRACK, lors du Key-On, pour le MENU 1 l'afficheur visualise le paramètre de départ défini (Compteur kilométrique - TOT) pendant 10 secondes et ensuite le paramètre du dernier Key-Off.

Remarque
En cas d'arrêt soudain (coupure soudaine de l'alimentation), au prochain Key-On le tableau de bord affiche les paramètres par défaut, et notamment :
- pour le MENU 1 - Compteur kilométrique (TOT) ;
- pour le MENU 2 - Température du liquide de refroidissement moteur.

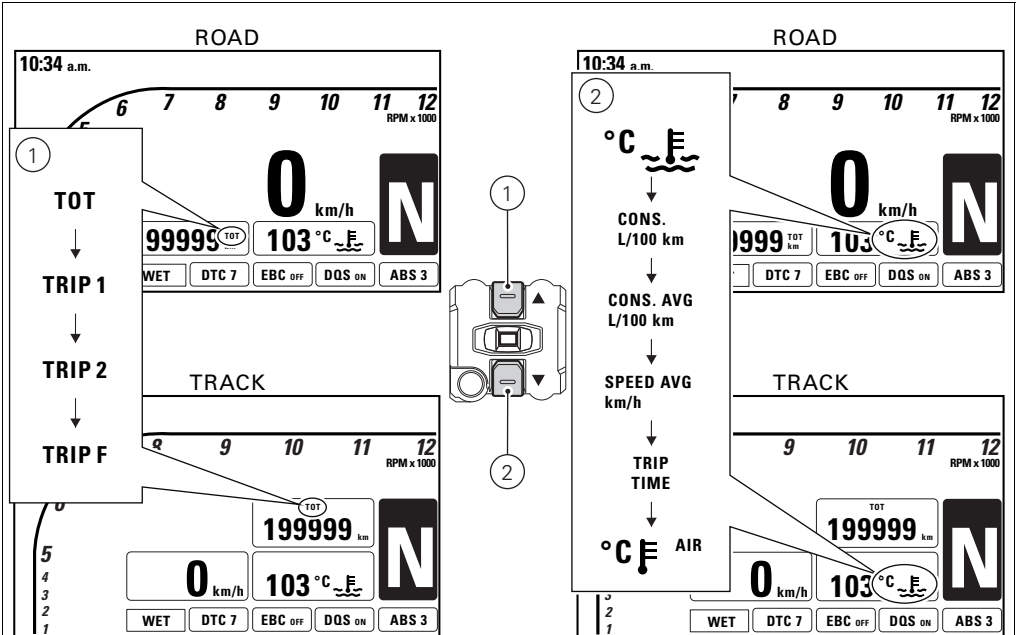

ROAD
10:34 a.m.
RPM x 1000
0 km/h
N
99999 TOT
103 °C
WET
DTC 7
EBC OFF
DQS ON
ABS 3
1
TOT
TRIP 1
TRIP 2
TRIP F
TRACK
199999 km
2
°C
CONS. L/100 km
CONS. AVG L/100 km
SPEED AVG km/h
TRIP TIME
AIR

fig. 9

Quand la page-écran standard est affichée, en appuyant sur le bouton 2 pendant 3 secondes, avec la vitesse réelle du véhicule <= (inférieure ou égale à) 20 km/h, on entre dans le MENU de Configuration où il est possible de configurer les fonctions.

Important
Il est possible d'entrer dans le MENU de Configuration seulement si la vitesse réelle du véhicule est <= (inférieure ou égale à) 20 km/h. Si l'on se trouve dans le MENU de Configuration et la vitesse réelle du véhicule dépasse 20 km/h, le tableau de bord sort automatiquement de ce menu et affiche la page-écran standard.

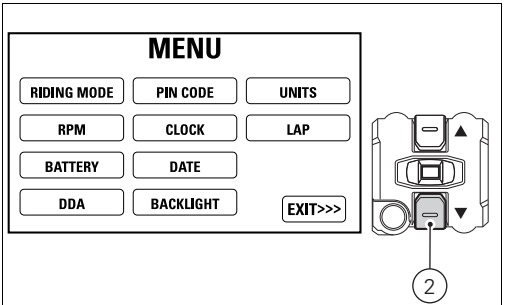


fig. 10

Si au Key-On et à la fin du contrôle la clé n'est pas reconnue le tableau de bord :

- si la fonction PIN CODE (CODE PIN) n'est pas active, la page-écran standard est affichée, en sautant le contrôle initial des témoins, avec l'erreur E-LOCK et ne permet pas l'accès au MENU de Configuration ;

si la fonction PIN CODE est active, la page de la fonction PIN CODE est affichée pour la saisie du code de déblocage (voir paragraphe « Déblocage véhicule par PIN CODE »).

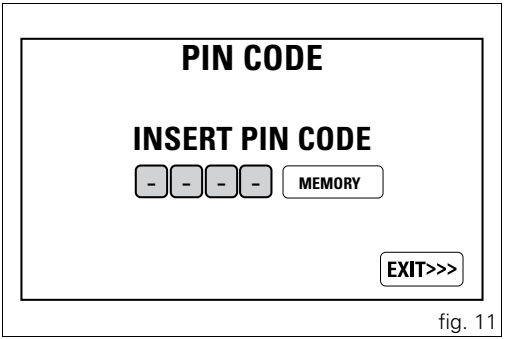


fig. 11

Fonctions principales

Les fonctions affichées dans la page-écran standard sont :

Fonctions principales
- Indication tours moteur TRS/MN
- Vitesse véhicule
- Vitesse enclenchée
- Style de conduite (Riding Mode)
- DTC
- EBS
- DQS
- ABS
- le MENU 1 affiche les fonctions :
  - Compteur kilométrique (TOT)
  - Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1)
  - Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2)
  - Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL)
  - Temps sur le tour (LAP time) - seulement s'il est actif et seulement en mode TRACK
- le MENU 2 affiche les fonctions :
  - Température du liquide de refroidissement moteur
  - Consommation instantanée (CONS.)
  - Consommation moyenne (CONS. AVG)
  - Vitesse moyenne (SPEED AVG)
  - Temps de voyage (TRIP TIME)
  - Température air ambiant extérieur

Fonctions secondaires
- DDA (seulement si prévu)
- GPS (seulement si prévu)
- Horloge (CLOCK)
- Indication entretien (SERVICE)
- Indication Avertissements / Alarmes (Warning)
- Indication ERREURS

Les fonctions du MENU de Configuration pouvant être modifiées par l'utilisateur sont :

- Personnalisation du style de conduite (RIDING MODE) : à l'intérieur de ce menu de personnalisation il est possible de configurer :
  - Réglage du système ABS (ABS)
  - Réglage des suspensions électroniques (DES)
  - Réglage de l'afficheur (DISPLAY)
  - Activation / désactivation DQS (DQS)
  - Réglage du niveau DTC (DTC)
  - Réglage du moteur (ENGINE)
  - Réglage du niveau EBC (EBC)
  - Restauration des paramètres par défaut (DEFAULT)
  - Indication numérique des tours moteur (RPM)
- Tension de la batterie (BATTERY)
- DDA (activation / désactivation - affichage - effacement)
- PIN CODE (saisie / modification)
- Réglage de l'horloge (CLOCK SETTING)
- Réglage de la date (DATE)
- Réglage de fond afficheur (BACK LIGHT)
- Détermination des unités de mesure (Vitesse - Température - Consommation de carburant) UNIT
- LAP (affichage / effacement / réinitialisation réglage automatiques)

La zone de 10 500 à 11 500 trs/mn (zone préavis) est signalée sur l'afficheur en orange, aussi bien pour le remplissage des barres du graphique (bargraph) que pour l'indication de la valeur numérique 11 (« zone orange »).
La zone de 11 500 à 12 000 trs/mn (zone préavis) est signalée sur l'afficheur en rouge, aussi bien pour le remplissage des barres du graphique (bargraph) que pour l'indication de la valeur numérique 12 (« zone rouge »).

Important
Au cours des 1 000 premiers km (rodage), le compteur kilométrique affiche une valeur <= (inférieure ou égale à) 1 000 km, la « zone orange » (zone préavis - signalée sur l'afficheur en orange, aussi bien pour le remplissage des barres du graphique (bargraph) que pour l'indication de la valeur numérique correspondante) est affichée au régime moteur de 6 000 trs/mn. Durant le rodage, il est conseillé de ne pas dépasser 6 000 trs/mn et le tableau de bord ne doit pas afficher la « zone orange » des graphiques en barres.

Une fois le rodage terminé, la « zone orange » donne l'indication et conseille de maintenir un régime de tours moteur plus limité lorsque le moteur est froid ; la « zone orange » varie en fonction de la température du moteur comme suit :

- de 8 000 trs/mn et température moteur inférieure ou égale à 40 °C
- de 9 000 trs/mn et température moteur inférieure ou égale à 50 °C
- de 10 500 trs/mn et température moteur inférieure ou égale à 50 °C

Les témoins qui s'allument aux seuils d'approche du limiteur de tours se divisent en trois groupes selon les seuils correspondants :

1er seuil 10 500 trs/mn (A)

2e seuil 10 700 trs/mn (B)

3e seuil 10 900 trs/mn (C)

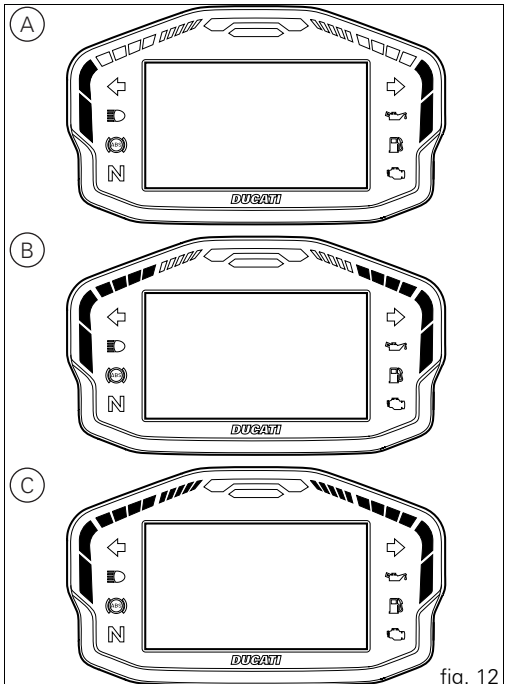
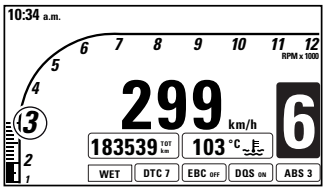
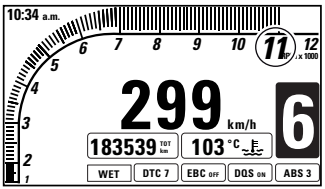
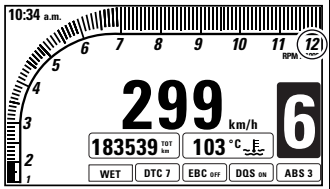


fig. 12

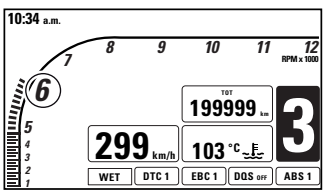
ROAD

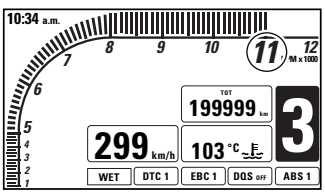






TRACK





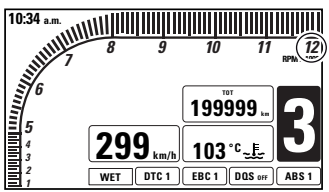


fig. 13

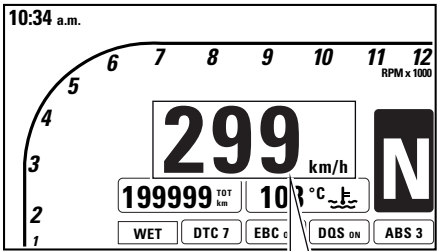
Vitesse véhicule

Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle du véhicule (calculée en km/h) et visualise sur l'afficheur la donnée majorée de 5% et convertie en l'unité de mesure établie (km/h ou mph).

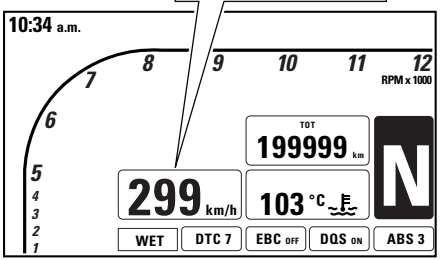
Les tirets « --- » et l'unité de mesure établie sont affichés si :

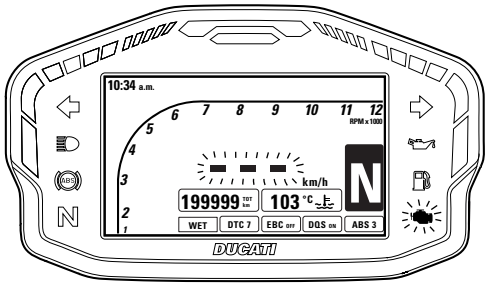
- la vitesse = 299 km/h ou 186 mph, ou bien le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de vitesse (« --- » allumés fixes) ;
- il y a une erreur au niveau du capteur de vitesse arrière (« --- » clignotants, Témoin EOBD allumé et affichage erreur SPEED SENSOR).

ROAD



TRACK





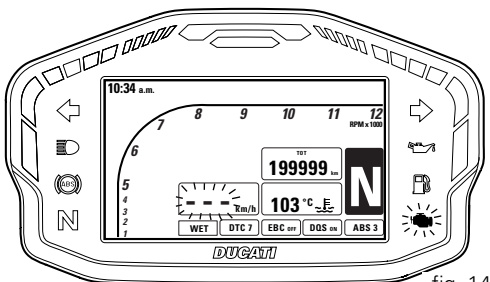


fig. 14

Vitesse enclenchée

Le tableau de bord reçoit l'information relative à la vitesse enclenchée et visualise la valeur sur l'afficheur.

Si la vitesse est enclenchée, la valeur affichée varie de 1 à 6, alors que si le sélecteur est au point mort, la lettre N est affichée.
La lettre C est affichée, changer de vitesse si nécessaire.
L'indication « – » est affichée si :

- l'apprentissage des vitesses n'a pas encore été effectué (indication « – » clignotante et témoin Neutral (A) clignotant) ;
- il y a une erreur au niveau du capteur de vitesse (indication « – » clignotante, témoin EOBD (B) allumé et affichage erreur GEAR SENSOR) ;
- le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de vitesse enclenchée (indication « – » fixe).

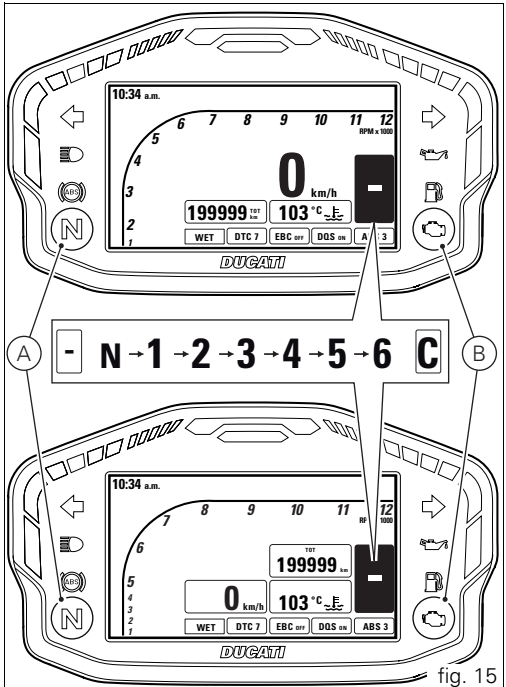


fig. 15

Style de conduite (Riding Mode)

Depuis le tableau de bord il est possible de choisir le style de conduite souhaité. On peut choisir parmi trois diverses configurations prédéfinies, à savoir : RACE, SPORT, WET.

Le style de conduite sélectionné et actif est visualisé dans la partie inférieure de l'afficheur du tableau de bord, à l'intérieur d'un rectangle sur fond vert, si les paramètres associés au Riding Mode sont ceux par défaut ; la visualisation est sur fond orange, si les paramètres associés au Riding Mode ont été personnalisés par l'utilisateur.

Les paramètres ci-dessous, définis par Ducati ou modifiés par l'utilisateur dans les pages des fonctions de configuration, sont associés à chaque style de conduite :

- un niveau d'intervention spécifique du contrôle de traction DTC (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, Off) ;
- une puissance moteur spécifique qui ira modifier le comportement du papillon (195Hi, 195Lo, 120) ;
- un niveau de détente spécifique et un niveau de compression spécifique des fourches avant ;
- un niveau de détente spécifique et un niveau de compression spécifique de l'amortisseur arrière ;
- un réglage spécifique du système ABS (1, 2, 3, Off) ;
- un niveau d'intervention spécifique du système de contrôle frein moteur EBC (1, 2, 3, Off) ;
- l'usage ou le non-usage du système quick shift DQS (DQS On ou DQS Off).

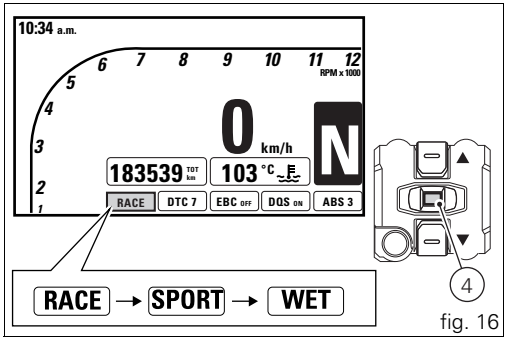


fig. 16

Une page-écran standard d'affichage des informations (ROAD, TRACK), définie par Ducati ou modifiée par l'utilisateur dans les pages des fonctions de configuration, est associée aussi à chaque style de conduite.

Important

Ducati conseille de changer le style de conduite lorsque le motocycle est arrêté. Si le changement du style de conduite est effectué pendant la marche, il faut prêter beaucoup d'attention (il est conseillé de changer le style de conduite à faible vitesse).

Sélection du style de conduite

En appuyant sur le bouton CONFIRMER MENU (4), on entre dans le menu de choix du style de conduite (A, fig. 17).
Le tableau de bord affiche l'indication de la vitesse (dans la partie droite de l'afficheur) et affiche le nom du Riding Mode (dans la partie gauche de l'afficheur) :

- RACE
- SPORT
- WET

un desquels sera mis en évidence pour indiquer la dernière condition mémorisée et actuellement en usage.

Attention

Il est impossible d'entrer dans le menu de choix du style de conduite si le bouton (4) est dans la position d'activation des clignotants. Soit à gauche ou à droite.

Pour le style de conduite mis en évidence, les informations relatives à quelques paramètres qui y sont associés sont affichées :

- système DTC : l'indication DTC suivie du niveau d'intervention programmé (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8) en cas de système DTC activé, ou de l'indication OFF en cas de système DTC désactivé ;
- système EBC : l'indication EBC suivie du niveau d'intervention programmé (1, 2, 3) en cas de système EBC activé, ou de l'indication OFF en cas de système EBC désactivé ;
- puissance du moteur (ENGINE) : l'indication ENG suivie de la puissance moteur définie (195Hi, 2195Lo, 120 ou HIGH, MID, LOW2) ;
- système DQS : l'indication DQS suivie de l'indication ON en cas de système DQS activé, ou de l'indication OFF en cas de système DQS désactivé ;
- système ABS : l'indication ABS suivie du niveau de réglage programmé (1, 2, 3) en cas de système ABS activé, ou de l'indication OFF en cas de système ABS désactivé.

Les informations affichées sont les valeurs mémorisées pour chaque style de conduite (Riding Mode). Les valeurs mémorisées peuvent être celles prévues et définies par Ducati ou celles personnalisées par l'utilisateur.
Chaque fois que l'on appuie sur le bouton CONFIRMER MENU (4), le style de conduite est mis en évidence avec les paramètres qui y sont associés (A, fig. 17).
Une fois le style de conduite mis en évidence, confirmer le style souhaité en appuyant pendant deux secondes sur le bouton CONFIRMER MENU (4) : le changement de style de conduite est mémorisé et la page-écran standard est de nouveau affichée (B, fig. 17).
Une fois le style de conduite mis en évidence, si l'on n'appuie pas sur le bouton CONFIRMER MENU (4) dans un délai de 10 secondes, aucun changement de style de conduite n'est effectué et la page-écran standard est de nouveau affichée (C, fig. 17).

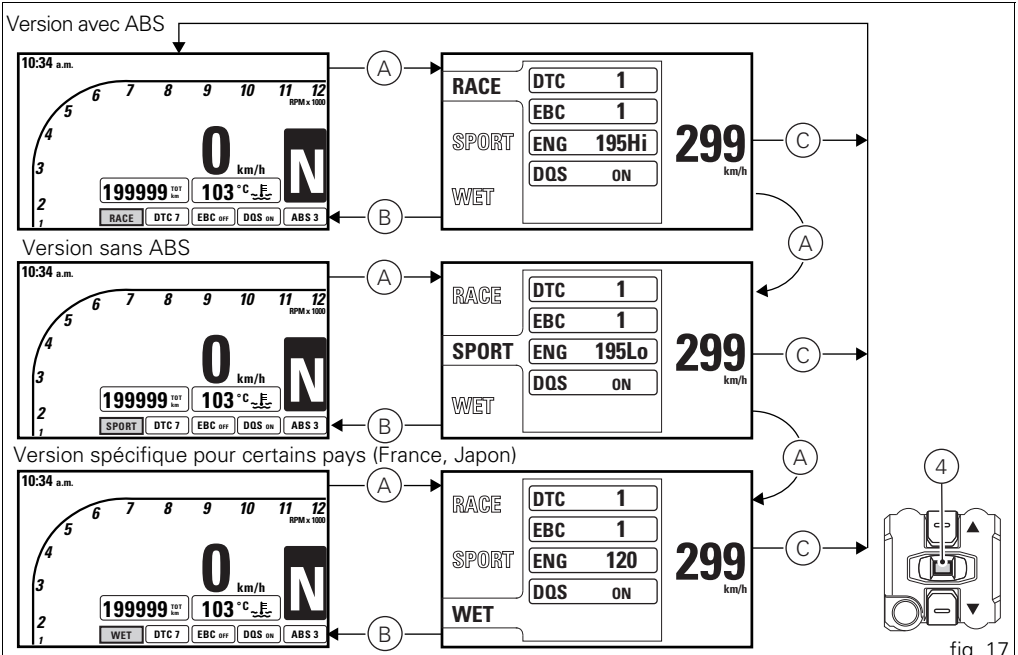

Version avec ABS
10:34 a.m.
RPM x 1000
0
km/h
N
199999
103 °C
RACE
DTC 7
EBC OFF
DQS ON
ABS 3
A
B
RACE
SPORT
WET
DTC 1
EBC 1
ENG 195Hi
DQS ON
299
km/h
C
Version sans ABS
SPORT
ENG 195Lo
Version spécifique pour certains pays (France, Japon)
WET
ENG 120
4

fig. 17

Lorsqu'on demande de confirmer le changement de style de conduite, la procédure présente une erreur si :

- pour les versions sans système ABS, la commande des gaz est ouverte ; dans ce cas, l'erreur CLOSE THROTTLE est affichée et si dans un délai de 5 secondes la commande des gaz n'est pas fermée, la procédure de changement de style de conduite n'est pas achevée et la page-écran standard est de nouveau affichée ;
- pour les versions avec système ABS, la commande des gaz est ouverte, les freins sont actionnés et le motocycle est en marche ; dans ce cas, l'erreur CLOSE THROTTLE AND RELEASE BRAKES est affichée et si dans un délai de 5 secondes la commande des gaz n'est pas fermée, les freins ne sont pas relâchés ou le motocycle n'est pas porté à la vitesse nulle, la procédure de changement de style de conduite n'est pas achevée et la page-écran standard est de nouveau affichée.

Remarque

Pour les versions avec système ABS, si un changement d'état de ON (activé) à OFF (désactivé) ou de OFF (désactivé) à ON (activé) du système ABS est associé au changement de style de conduite, dès que le style de conduite sélectionné est confirmé, le tableau de bord lance aussi la procédure d'activation ou de désactivation du système ABS.

fig. 18

fig. 19

DTC

L'afficheur du tableau de bord visualise l'état de la fonction DTC comme suit :

- si le DTC est activé, l'indication DTC et la valeur numérique de 1 à 8 du niveau d'intervention du Traction Control ;
- si le DTC est désactivé, l'indication DTC OFF ;
- s'il y a une erreur au niveau du système DTC ou du boîtier électronique Black Box, l'indication DTC --- ; de plus le témoin EOBD s'allume et l'erreur correspondante est affichée.

Attention

Le DTC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur circuit. Le système d'assistance est un mécanisme qui permet de faciliter et rendre plus sûre la conduite du motocycle, mais il n'exempte pas le pilote de ses devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence pour prévenir ses erreurs et celles des autres et il devra, en tout état de cause, activer des manoeuvres d'urgence conformément aux réglementations sur la circulation routière.

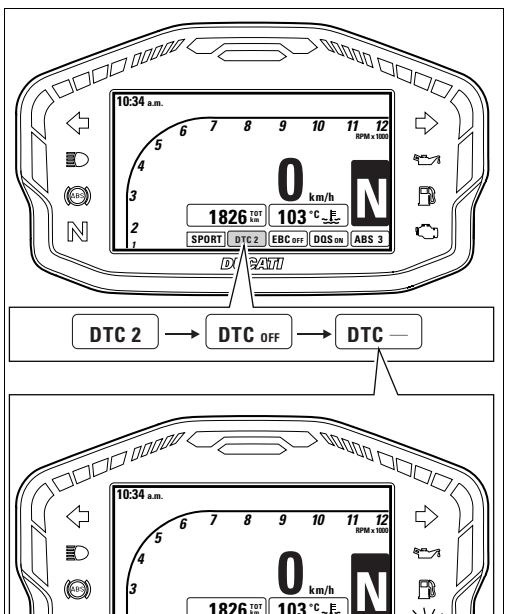


fig. 20

Le pilote doit toujours être conscient que les systèmes de sécurité jouent un rôle préventif. Les éléments actifs aident le pilote à contrôler le motocycle afin que sa gestion soit plus aisée et sûre. Sous prétexte que les systèmes de sécurité sont actifs, le pilote ne doit pas conduire à des vitesses supérieures à celles raisonnablement admises, indépendamment du contexte dans lequel se déplace le motocycle, des lois physiques, des règles comportementales susdites et du code de la route.

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système DTC le plus approprié aux divers types de conduite et les niveaux « Riding Mode » programmés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur :

NIVEAU DTC	TYPE DE CONDUITE	UTILISATION	PAR DÉFAUT
1	RACE	Conduite sur piste pour pilotes très experts, optimisée pour pneus Pirelli, mélange SC2. Le système permet le dérapage.	NON
2	RACE	Conduite sur piste pour pilotes très experts, optimisée pour pneus OEM (Original Equipment Manufacturer). Il permet le dérapage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « RACE »
3	RACE	Conduite sur piste pour pilotes experts. Il permet le dérapage.	NON
4	RACE	Conduite sur piste (et sur route pour pilotes experts).	NON
5	SPORT	Conduite sportive aussi bien sur route que sur piste, congruente à l'utilisation de ENGINE 195 CV LOW (puissance maximale 195 CV, distribution douce).	C'est le niveau par défaut du mode de conduite « SPORT »
6	SPORT	Conduite « très sûre » sur terrain sec, aussi bien sur route que sur piste, congruente à l'utilisation de ENGINE 195 CV LOW (puissance maximale 195 CV, distribution douce).	NON
7	WET (RAIN)	Conduite sur piste avec pneus Rain, optimisée pour pneus Pirelli Diablo Rain (arrière 190/55 ZR17).	NON
8	WET (HEAVY RAIN)	Route mouillée et asphalte très glissant avec pneus OEM (Original Equipment Manufacturer) ; à associer à l'utilisation de ENGINE 120	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « WET »

Indication pour le choix du niveau

Attention

Le réglage du niveau 1 du système DTC (équipement standard du motocycle) a été effectué avec les pneus, mélange SC2 (Pirelli Diablo Supercorsa SC2) qui ne sont pas de première monte. L'utilisation de ce niveau avec pneus ayant des caractéristiques différentes peut altérer le fonctionnement du système.
Le réglage du niveau 7 du système DTC (équipement standard du motocycle) a été effectué avec les pneus Rain (Pirelli Diablo Rain arrière - mesure 190/55 ZR17) quine sont pas de première monte. L'utilisation de ce niveau avec pneus ayant des caractéristiques différentes peut altérer le fonctionnement du système.
Le réglage des niveaux 2-3-4-5-6-8 du système DTC (équipement standard du motocycle) a été effectué avec les pneus de première monte (Pirelli Diablo Supercorsa SP - mesure : avant 120/70 ZR17 - arrière 200/55 ZR17). L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut altérer le fonctionnement du système.
En cas de petites différences comme par exemple, dans le cas de pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, mais toutefois appartenant à la même classe le (ar = 200/55 ZR17 ; av = 120/70 ZR17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du système.
Par contre, si les pneus utilisés appartiennent à une autre classe dimensionnelle ou que leurs dimensions sont sensiblement différentes de celles des pneus de première monte, il se pourrait que le fonctionnement du système soit altéré à tel point qu'aucun des 8 niveaux programmés ne donne un résultat satisfaisant. Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

En choisissant la position 8, le système DTC interviendra dès le moindre signe de glissement du pneu arrière. Entre le niveau 8 et le niveau 1 il y a des niveaux d'intervention inférieurs du système DTC. Les niveaux 1, 2 et 3 permettent au pneu arrière de glisser / patiner et de déraper : ces niveaux sont conseillés seulement pour une conduite sur piste et exclusivement pour les pilotes experts ; en particulier le niveau 1 est pensé pour fonctionner de manière optimale seulement avec des pneus, mélange SC2.

Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :
L'adhérence du pneu / asphalte (type de pneu, usure du pneu, type d'asphalte, météo, etc…).
Le tracé / parcours (virages avec vitesse de roulage très semblable ou très différente).
Le style de conduite (plus « harmonieux » ou plus « anguleux »).

Dépendance du niveau par rapport aux conditions d'adhérence : la recherche du niveau correct est étroitement correlée avec les conditions d'adhérence du tracé / parcours (voir plus loin, conseils pour l'utilisation sur piste et sur route).
Dépendance du niveau par rapport au type de tracé : si le tracé / parcours présente des virages avec des vitesses de roulage homogènes, il sera facile de trouver un niveau d'intervention satisfaisant dans chaque virage ; vice versa un tracé / parcours, qui présente des virages avec des vitesses de roulage très différentes, nécessitera un niveau d'intervention de compromis du système DTC.
Dépendance du niveau par rapport au style de conduite :
Le système DTC tend à intervenir davantage si le pilote a une conduite « douce » et incline fortement la moto plutôt que si le pilote à une conduite « nerveuse » et redresse rapidement la moto à la sortie des virages.

Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser la position 8 sur les deux premiers tours de piste (pour chauffer les pneus) afin de se familiariser avec le système ; après quoi, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le plus approprié (en faisant toujours deux tours de piste complets pour chaque niveau, pour permettre la mise en température des pneus).
Si le pilote a trouvé un niveau satisfaisant pour tous les virages, sauf pour un ou deux virages plus serrés où l'intervention du système est excessive, il peut tenter de modifier légèrement son style de conduite en adoptant un style plus « nerveux » et en redressant plus rapidement la moto à la sortie du virage, au lieu d'essayer de changer immédiatement le niveau d'intervention.

Conseils pour l'utilisation sur route

Activer le DTC, sélectionner le niveau 8 et conduire la moto selon son propre style de conduite ; si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié.
En cas de changements dans les conditions d'adhérence et/ou du type de parcours et/ou du style de conduite et si le niveau programmé n'est plus satisfaisant, passer au niveau suivant et procéder de même pour rechercher le niveau le plus approprié (par exemple, si avec le niveau 7, l'intervention du DTC est excessive, passer au niveau 6 ; si avec le niveau 7 le DTC n'intervient pas, passer au niveau 8).

EBC

L'afficheur du tableau de bord visualise l'état de la fonction EBC comme suit :

- si le système EBC est activé, l'indication EBC et la valeur numérique de 1 à 3 du niveau d'intervention programmé ;
- si le système EBC est désactivé, l'indication EBC OFF ;
- s'il y a une erreur au niveau du système EBC ou du boîtier électronique, l'indication EBC --- ; de plus le témoin EOBD s'allume et l'erreur correspondante est affichée.

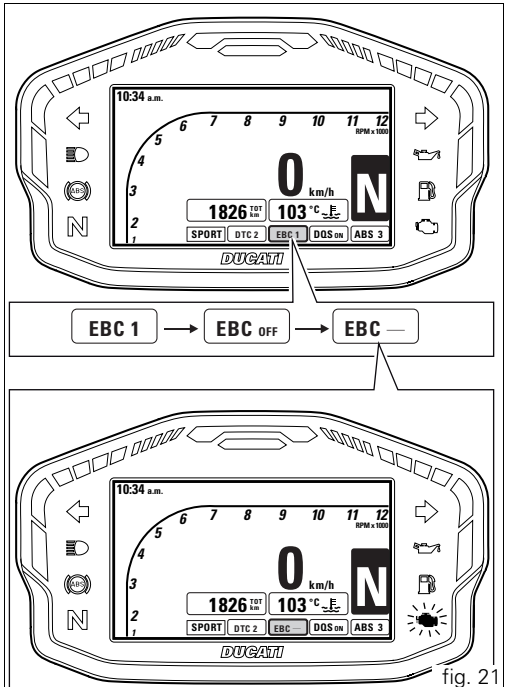


fig. 21

Le EBC est un système qui contrôle le frein moteur durant les phases de conduite avec la commande des gaz complètement fermée (aussi bien en phase de rétrogradation qu'en phase de relâchement à vitesse constante, en cours de freinage ou pas). Ce système règle de manière autonome les papillons pour rendre constant le couple rétrograde de la roue au moteur durant cette phase de conduite.
Le système permet de régler le « frein moteur » en passant d'un frein moteur au niveau maximum avec système réglé sur OFF à un frein moteur qui décroît au fur et à mesure que le niveau augmente.
L'influence du système est particulièrement sensible aux hauts régimes du moteur et décroît au fur et à mesure que le régime de rotation du moteur diminue.

Attention
Le EBC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur piste. Le système d'assistance est un mécanisme qui permet de faciliter la conduite du motocycle, mais il n'exempte pas le pilote de ses devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence pour prévenir ses erreurs et celles des autres et il devra, en tout état de cause, activer des manoeuvres d'urgence conformément aux réglementations sur la circulation routière.

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système EBC le plus approprié aux divers types de conduite et les niveaux « Riding Mode » programmés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur :

NIVEAU EBC	TYPE DE CONDUITE	CARACTÉRISTIQUE	PAR DÉFAUT
OFF		Frein moteur maximum possible	NON
1		Frein moteur assez consistant, mais inférieur à celui réalisable avec EBC OFF	C'est le niveau par défaut de tous les Riding Mode
2		Frein moteur très faible, conseillé seulement pour la conduite sur piste et pour les pilotes qui veulent avoir peu de frein moteur en décélération	NON
3		Frein moteur minimum, conseillé seulement pour la conduite sur piste et pour les pilotes qui préfèrent avoir un très faible frein moteur en décélération	NON

Indication pour le choix du niveau

Attention

Le réglage des niveaux 1-2-3 du système EBC (équipement standard du motocycle) a été effectué avec les pneus de première monte (Pirelli Diablo Supercorsa SP - mesure : avant 120/70 ZR17 - arrière 200/55 ZR17). L'utilisation de pneus (en particulier à l'arrière) avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut altérer le fonctionnement du système.
En cas de petites différences comme par exemple, dans le cas de pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, mais toutefois appartenant à la même classe le (ar = 200/55 ZR17 ; av = 120/70 ZR17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du système.
Par contre, si les pneus utilisés appartiennent à une autre classe dimensionnelle ou que leurs dimensions sont sensiblement différentes de celles des pneus de première monte, il se pourrait que le fonctionnement du système soit altéré à tel point qu'aucun des 3 niveaux programmés ne donne un résultat satisfaisant. Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

En choisissant le niveau 3 le système EBC interviendra pour garantir le frein moteur minimum possible. Entre le niveau 3 et le niveau 1 on a des freins moteur progressivement croissants ; avec le système EBC OFF on a le frein moteur maximum possible.
Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :
L'adhérence du pneu / asphalte (type de pneu, usure du pneu, type d'asphalte, météo, etc…).
Le tracé / parcours (virages avec vitesse de roulage très semblable ou très différente).
Le style de conduite.
Dépendance du niveau par rapport aux conditions d'adhérence : la recherche du niveau correct est étroitement correlée avec les conditions d'adhérence du tracé / parcours (voir plus loin, conseils pour l'utilisation sur piste et sur route).
Dépendance du niveau par rapport au type de tracé : si le tracé / parcours présente des freinages homogènes (tous très brusques ou tous très doux), il sera plus facile de trouver un niveau d'intervention satisfaisant dans chaque freinage ; vice versa un tracé / parcours, qui présente des freinages très différents, nécessitera un niveau d'intervention de compromis du système EBC.

DQS

L'afficheur du tableau de bord visualise l'état de la fonction DQS comme suit :

- si le système DQS est activé, l'indication DQS ON ;
- si le système DQS est désactivé, l'indication DQS OFF ;
- s'il y a une erreur au niveau du système DQS ou du boîtier électronique, l'indication DQS --- ; de plus le témoin EOBD s'allume et l'erreur correspondante est affichée ;
- si le système DQS n'est pas présent sur le motocycle, le symbole -----.

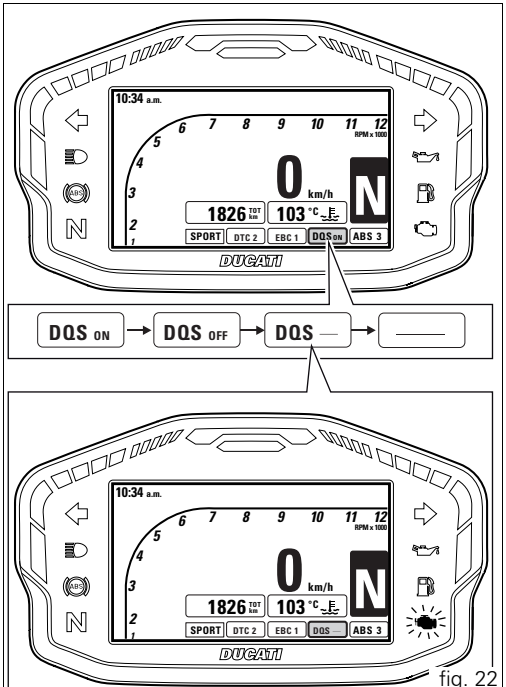


fig. 22

ABS (seulement version avec ABS)

Si le motocycle est équipé du système ABS, le tableau de bord affiche le rectangle avec l'état de la fonction ABS.

Le tableau de bord affiche :

- si le système ABS est activé, l'indication ABS et la valeur numérique de 1 à 3 du niveau d'intervention programmé ;
- si le système ABS est désactivé, l'indication ABS OFF ;
- s'il y a une erreur au niveau du système ABS, l'indication ABS --- ; de plus les témoins ABS et EOBD s'allument et l'erreur correspondante est affichée.

Remarque

L'indication ABS 1 est toujours associée à la visualisation sur l'afficheur de l'icône ABS FRONT ONLY sur fond jaune ambre. Cette indication est affichée dans la zone de l'indication état béquille, avec priorité à l'information sur l'état de la béquille.

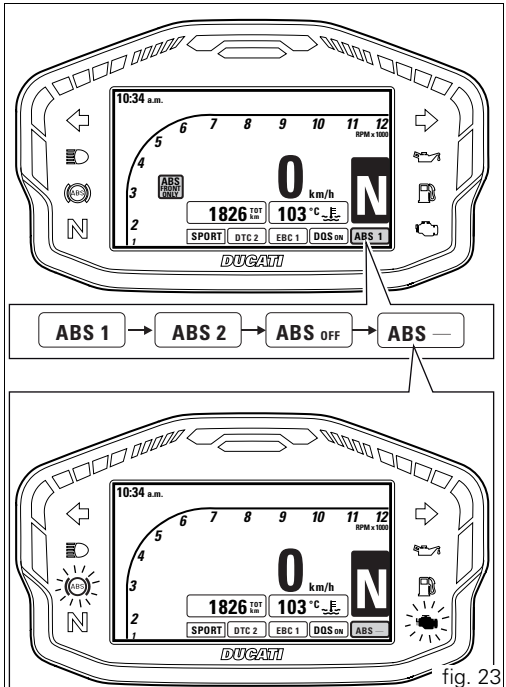


fig. 23

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système ABS le plus approprié aux divers types de conduite et les niveaux « Riding Mode » programmés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur :

NIVEAU ABS	TYPE DE CONDUITE	CARACTÉRISTIQUE	PAR DÉFAUT
OFF		Le système ABS est désactivé.	NON
1	RACE	Conduite exclusive sur piste pour pilotes experts (conduite sur route déconseillée). Le système ABS en ce mode fonctionne sur la seule roue avant (en évitant son blocage), alors que sur la roue arrière il n'y a aucun contrôle ; le système NE contrôle PAS le lift up et il N'y a PAS de répartition de freinage entre l'avant et l'arrière	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « RACE »
2	ROAD	Conduite sur route dans des conditions de bonne adhérence, les deux roues sont contrôlées par le système, le système répartit le freinage en exerçant une pression aussi sur l'étrier arrière, les contrôles anti-lift up sont actifs, mais ce réglage préfère la puissance de freinage au désavantage de certains lift up qui ne sont pas contrôlés par le système	C'est le niveau par défaut du mode de conduite « SPORT »
3	WET CONDITION ROAD / TRACK	Conduite sur tout type de route mouillée, les deux roues sont contrôlés par le système, le système répartit le freinage en exerçant une pression aussi sur l'étrier arrière, le système contrôle le lift up dans la plupart des cas	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « WET »

Indication pour le choix du niveau

Attention

Le réglage des niveaux 1-2-3 du système ABS (équipement standard du motocycle) a été effectué avec les pneus de première monte (Pirelli Diablo Supercorsa SP - mesure : avant 120/70 ZR17 - arrière 200/55 ZR17). L'utilisation de pneus (en particulier à l'arrière) avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut altérer le fonctionnement du système.
En cas de petites différences comme par exemple, dans le cas de pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, mais toutefois appartenant à la même classe le (ar = 200/55 ZR17 ; av = 120/70 ZR17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du système.
Par contre, si les pneus utilisés appartiennent à une autre classe dimensionnelle ou que leurs dimensions sont sensiblement différentes de celles des pneus de première monte, il se pourrait que le fonctionnement du système soit altéré à tel point qu'aucun des 3 niveaux programmés ne donne un résultat satisfaisant. Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

En choisissant le niveau 3 le système ABS interviendra pour garantir un freinage plus stable, un bon contrôle du lift up, le motocycle maintient un bon alignement durant toute la durée du freinage. Entre le niveau 3 et le niveau 1, la puissance de freinage est toujours favorisée au désavantage de la stabilité et du contrôle du lift up ; avec le niveau 1 il n'y a aucun contrôle pour limiter le lift up, le frein arrière n'est pas contrôlé par le système ABS et il n'y a pas de répartition de freinage entre l'avant et l'arrière.
Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :

1) L'adhérence du pneu / asphalte (type de pneu, usure du pneu, type d'asphalte, météo, etc…).
2) L'expérience et la sensibilité du pilote : les pilotes experts sont à même de gérer le lift up pour minimiser la distance d'arrêt ; pour les pilotes moins experts il est conseillé d'utiliser les réglages 2 et 3 qui aident à maintenir plus stable le motocycle, même dans les freinages d'urgence.

Fonctions MENU 1

Les fonctions du MENU 1 peuvent être affichées pour chacune des trois configurations du style de conduite (Race, Sport et Wet) en l'un des deux modes suivants :

- ROAD
- TRACK

Les fonctions sont :

- Compteur kilométrique (TOT)
- Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1)
- Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2)
- Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL)
- Temps sur le tour (LAP time) (si actif) - seulement en mode TRACK.

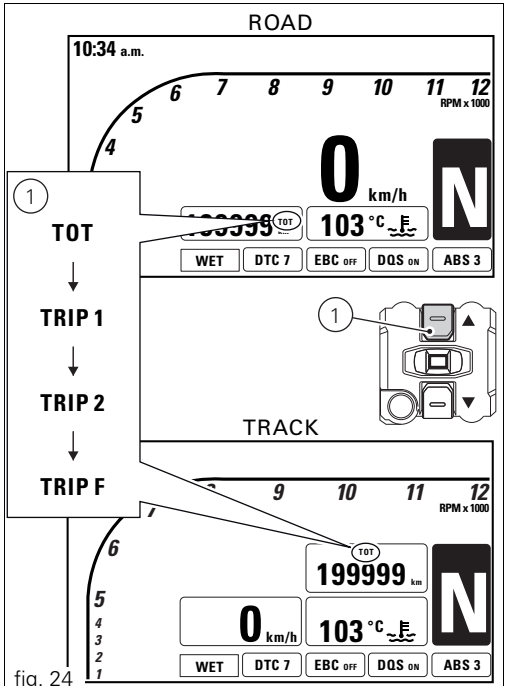


fig. 24

Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique (TOT)

Le compteur kilométrique compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance totale parcourue par le motocycle.

Le nombre de kilomètres ou de milles correspondant au compteur kilométrique est affiché avec l'indication TOT et l'indication de l'unité de mesure. Au cas où l'on atteindrait la valeur maximale (199999 km ou 199999 MI), le tableau de bord affiche cette valeur en permanence.
La valeur du compteur kilométrique est mémorisée en permanence et en aucun cas il n'est possible d'effectuer la mise à zéro.
Au niveau d'une coupure de l'alimentation (Battery Off) la donnée n'est pas perdue.

Remarque
Lors du Key-On le tableau de bord affiche toujours pendant 10 secondes l'indication Compteur kilométrique, pour passer ensuite à l'affichage de la page relative aux paramètres utilisateur.

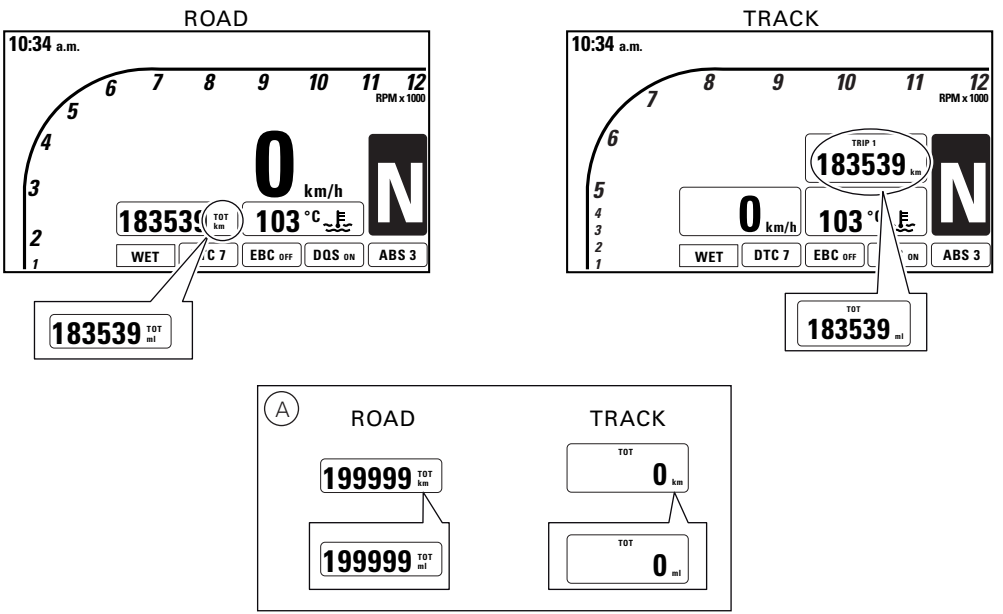

ROAD
10:34 a.m.
RPM x 1000
km/h
N
TOT km
103 °C
WET
EBC OFF
DQS ON
ABS 3
183539 TOT ml
TRACK
10:34 a.m.
TRIP 1
183539 km
WET
DTC 7
EBC OFF
ABS 3
TOT
183539 ml
A
ROAD
TRACK
199999 TOT km
199999 TOT mi
TOT
0 km
TOT
0 mi

fig. 25

Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1)

Le compteur kilométrique journalier compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance journalière parcourue par le motocycle ; il est utilisé pour le calcul de la consommation moyenne, de la vitesse moyenne et du temps de voyage.
Le nombre de kilomètres ou de milles correspondant au TRIP 1 est affiché avec l'indication TRIP 1 et l'indication de l'unité de mesure.
Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale 9999.9 km ou 9999.9 MI, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.
Si l'on appuie sur le bouton (1) « ▲ » pendant 3 secondes durant l'affichage du compteur kilométrique journalier, la donnée correspondant au TRIP 1 est mise à zéro. Au niveau de la mise à zéro du TRIP 1 les données relatives à la consommation moyenne, à la vitesse moyenne et au temps de voyage sont elles aussi mises à zéro. Le compteur du TRIP 1 est mis à zéro automatiquement même en cas de modification manuelle des unités de mesure du système : le comptage repart de zéro en tenant compte des nouvelles unités de mesure établies.

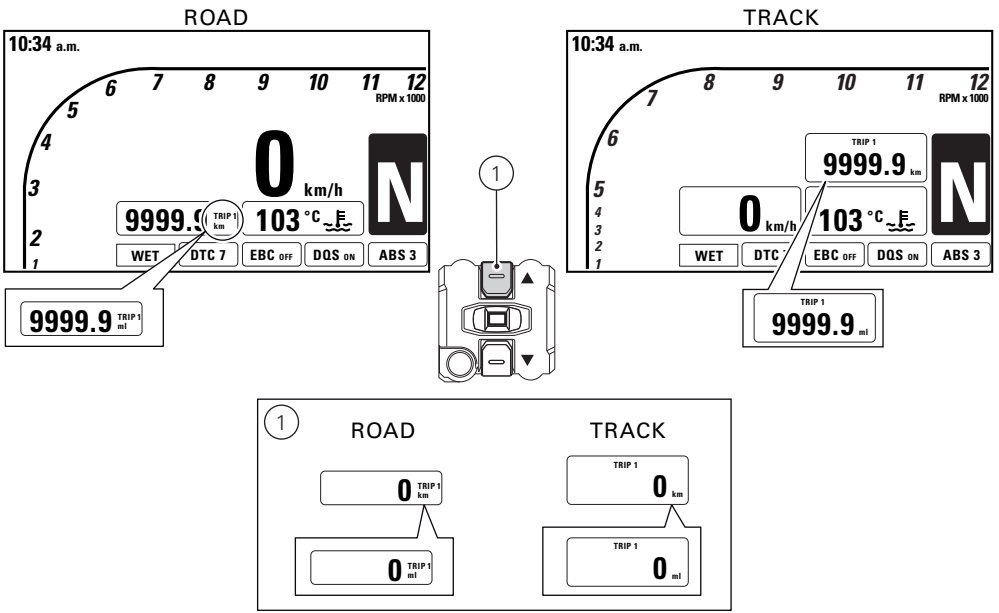

ROAD
10:34 a.m.
RPM x 1000
km/h
9999.9
TRIP 1
km
103 °C
N
WET
DTC 7
EBC OFF
DQS ON
ABS 3
9999.9
TRIP 1
ml
1
TRACK
10:34 a.m.
RPM x 1000
TRIP 1
9999.9 km
0 km/h
103 °C
N
WET
EBC OFF
DQS ON
ABS 3
TRIP 1
9999.9 ml
1
ROAD
TRACK
0
TRIP 1
km
0
TRIP 1
ml
TRIP 1
0 km
TRIP 1
0 ml

fig. 26

Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2)

Le compteur kilométrique journalier compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance journalière parcourue par le motocycle.
Le nombre de kilomètres ou de milles correspondant au TRIP 2 est affiché avec l'indication TRIP 2 et l'indication de l'unité de mesure.
Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale 9999.9 km ou 9999.9 MI, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.
Si l'on appuie sur le bouton (1) « ▲ » pendant 3 secondes durant l'affichage du compteur kilométrique journalier, la donnée correspondant au TRIP 2 est mise à zéro. Le compteur du TRIP 2 est mis à zéro automatiquement même en cas de modification manuelle des unités de mesure du système : le comptage repart de zéro en tenant compte des nouvelles unités de mesure établies.

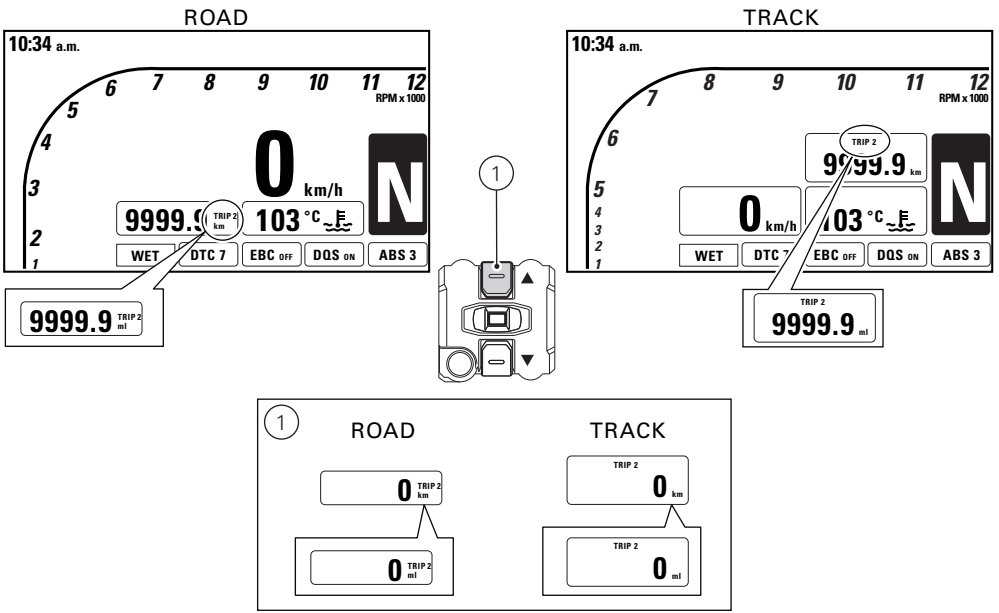

ROAD
10:34 a.m.
RPM x 1000
km/h
TRIP 2
WET
DTC 7
EBC OFF
DQS ON
ABS 3
TRACK
1
TRIP 2
TRIP 2
TRIP 2
TRIP 2

fig. 27

Fonctions MENU 1 : Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL)

Le compteur kilométrique journalier réserve de carburant compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance parcourue par le motocycle sur la réserve (distance parcourue par le motocycle depuis l'allumage du témoin réserve de carburant).
Quand le témoin réserve de carburant s'allume, l'afficheur visualise automatiquement la fonction TRIP FUEL, indépendamment de la fonction affichée à ce moment-là ; par la suite il est toutefois possible d'effectuer l'affichage à défilement des autres fonctions du Menu. L'information sera conservée en mémoire tant que le motocycle sera sur la réserve, même après avoir coupé le contact (Key-Off). Le comptage s'interrompt automatiquement quand le motocycle ne roule plus sur la réserve.
Le nombre de kilomètres ou de milles correspondant au TRIP FUEL est affiché avec l'indication TRIP FUEL et l'indication de l'unité de mesure.
Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale 9999.9 km ou 9999.9 MI, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.

Quand la fonction TRIP FUEL n'est pas active dans le Menu, la valeur correspondante ne peut pas s'afficher.

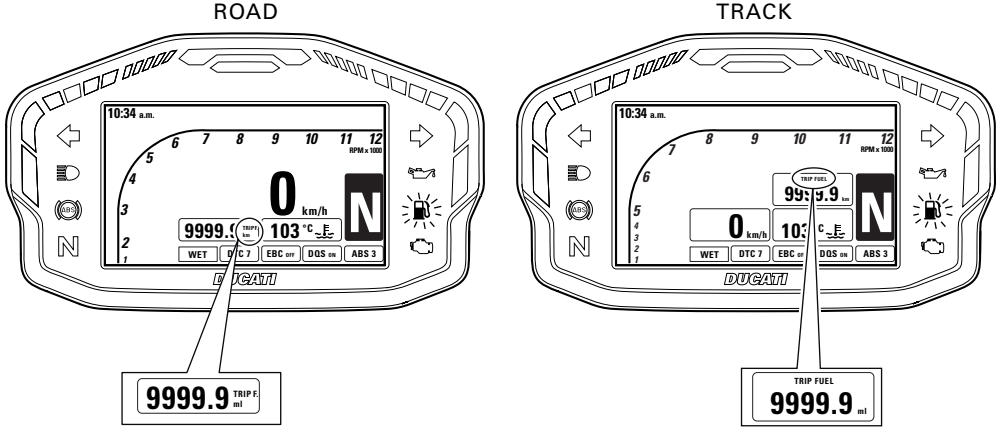

ROAD
TRACK
10:34 a.m.
RPM x 1000
0 km/h
N
9999.9 TRIP F. mi
103 °C
WET
DTC 7
EBC OFF
DQS ON
ABS 3
DUCATI
TRIP FUEL
9999.9 mi

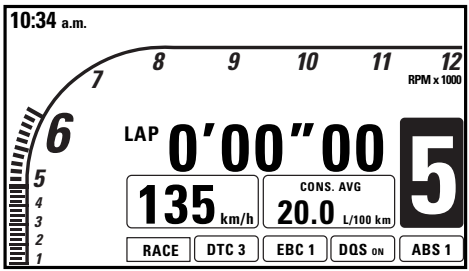
fig. 28

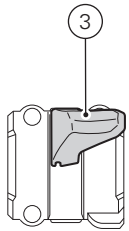
Fonctions MENU 1 : Temps sur le tour (LAP time)

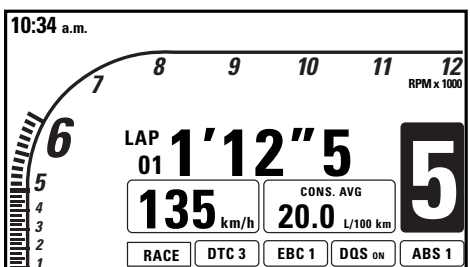
La fonction LAP est disponible seulement pour l'affichage avec page-écran standard en mode TRACK. Les informations relatives à la fonction LAP sont disponibles quand la fonction est active.
Dés que la fonction LAP est activée, l'afficheur visualise le chronomètre avec première indication « 0'00''00 » et le numéro du tour avec première indication « LAP – – ». Dès que l'on appuie sur le bouton FLASH (3), le chronomètre démarre avec résolution d'un dixième de seconde (« 0'00''0 ») et le numéro du tour en cours est affiché. À chaque pression du bouton FLASH (3) le numéro et le temps relatifs au tour qui vient de se terminer sont affichés temporairement, par la suite le chronomètre et le numéro relatif au nouveau tour en cours sont de nouveau affichés.
Si le chronomètre est actif, mais le motocycle est à l'arrêt, au bout de 5 secondes le fonctionnement du chronomètre est stoppé temporairement et le chronomètre avec l'indication initiale « 0'00''00 » et le numéro du tour « LAP – – » est affiché. À la prochaine simple pression du bouton FLASH (3), le chronomètre est réactivé.

Remarque
Quand la fonction LAP est active, le bouton FLASH (3) remplit la double fonction d'activation clignotement feu de route et de commande start / stop du chronomètre du tour (indication début nouveau tour).

Remarque
La fonction TRIP FUEL reste toujours prioritaire par rapport à la fonction LAP : en cas d'activation de la fonction TRIP FUEL avec fonction LAP active, l'affichage du chronomètre de la fonction LAP est interrompu automatiquement et les informations relatives à la fonction TRIP FUEL sont affichées.


10:34 a.m.
7
8
9
10
11
12
RPM x 1000
6
5
4
3
2
1
LAP 0'00"00
135 km/h
CONS. AVG
20.0 L/100 km
5
RACE
DTC 3
EBC 1
DQS ON
ABS 1


3


10:34 a.m.
7
8
9
10
11
12
RPM x 1000
6
5
4
3
2
1
LAP 01 1'12"5
135 km/h
CONS. AVG
20.0 L/100 km
5
RACE
DTC 3
EBC 1
DQS ON
ABS 1

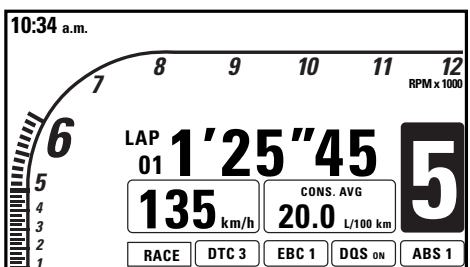

10:34 a.m.
7
8
9
10
11
12
RPM x 1000
6
5
4
3
2
1
LAP 01 1'25"45
135 km/h
CONS. AVG
20.0 L/100 km
5
RACE
DTC 3
EBC 1
DQS ON
ABS 1

fig. 29

Réglage LAP (fig. 29)

Si la fonction LAP est active, il est possible d'enregistrer le temps sur le tour pour un total de 30 tours consécutifs.

Fonctionnement :

- à la première pression du bouton FLASH (3) le tableau de bord affiche le chronomètre avec résolution d'un dixième de seconde (0' 00'' 0) ;
- aux pressions suivantes du bouton FLASH (3) l'afficheur du tableau de bord visualise pendant 5 secondes le numéro et le temps relatifs au tour qui vient de se terminer, avec résolution d'un centième de seconde ;
- au bout de 5 secondes, le tableau de bord affiche de nouveau le chronomètre relativement au nouveau tour en cours;
- en cas de pression prolongée (3 secondes) du bouton FLASH (3) (FLASH), le fonctionnement du chronomètre est stoppé temporairement et le chronomètre avec l'indication initiale « 0'00''00 » et le numéro du tour « LAP – – » est affiché ;
- à la prochaine simple pression du bouton FLASH (3) ou commande équivalente, le chronomètre est réactivé.

Si le temps sur le tour n'est pas stoppé dans un délai max de 9 minutes 59 secondes 99 centièmes, le chronomètre reprend le comptage du temps en repartant de zéro et continue jusqu'à ce que le tour soit stoppé ou la fonction d'enregistrement soit désactivée.

La numération des tours va de 01 à 30 et se fait de manière circulaire : une fois les 30 premiers tours conclus, le tableau de bord écrase les informations à partir du tour 01.

Si la fonction LAP est interrompue (passage à la page-écran ROAD ou désactivation temporaire, ou Key-Off) et si elle est réactivée par la suite (retour à la page-écran TRACK ou réactivation, ou Key-On), mais les tours ne sont pas effacés de la mémoire, l'enregistrement des informations sur le tour reprend en écrasant les informations du tour moins récent. Exemple : si 34 tours se sont conclus sans aucun effacement, le tableau de bord doit mémoriser les 30 premiers tours et écrase les 4 premiers tours. Lors du prochain Key-On ou de la réactivation de la fonction LAP, si l'effacement n'a pas été effectué, le tableau de bord doit continuer la mémorisation à partir du tour 5.

À chaque tour sont mémorisés :

- 30 temps sur le tour (temps entre start et stop consécutifs) ;
- 30 valeurs de TRS/MN max (valeur maximale de TRS/MN atteinte sur le tour) ;
- 30 valeurs de vitesse max (valeur maximale de vitesse atteinte sur le tour).

Fonctions MENU 2

Les fonctions du MENU 2 peuvent être affichées pour chacune des trois configurations du style de conduite (Race, Sport et Wet) en l'un des deux modes suivants :

- ROAD
- TRACK

Les fonctions sont :

- Température du liquide de refroidissement moteur
- Consommation instantanée (CONS.)
- Consommation moyenne (CONS. AVG)
- Vitesse moyenne (SPEED AVG)
- Temps de voyage (TRIP TIME)
- Température air ambiant extérieur

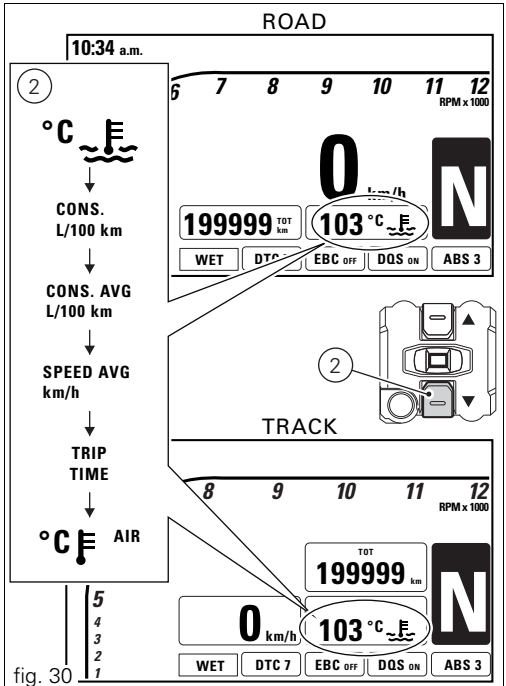


fig. 30

Fonctions MENU 2 : Température du liquide de refroidissement du moteur

Le tableau de bord reçoit l'information de la température du moteur (déjà calculée en °C) et visualise sur l'afficheur la donnée avec l'unité de mesure (°C ou °F) établie, l'indication de l'unité de mesure et le symbole de la température moteur.
La plage d'affichage de la donnée de la température est de 40 °C à +120 °C (+104 °F ÷ +248 °F). Si la donnée est :

- <= (inférieure ou égale à) -40 °C, les tirets « - - - » clignotants sont affichés ;
- comprise entre -39 °C et +39 °C, l'indication « LOW » est affichée fixe ;
- comprise entre +40 °C et +120 °C, la donnée est affichée fixe ;
- >= (supérieure ou égale à) +121 °C, l'indication « HIGH » clignotante est affichée.

Si la température du liquide de refroidissement dépasse :

- 100 °C, la valeur de la température est aussitôt affichée dans le MENU 2, indépendamment d'autres fonctions affichées dans le MENU 2 ; il est toutefois possible d'afficher les autres fonctions du MENU 2 ;
- 121 °C, la valeur de la température est aussitôt affichée dans le MENU 2, indépendamment d'autres fonctions affichées dans le MENU 2 ; il est impossible d'afficher les autres fonctions du MENU 2. L'icône d'alarme aussi est affichée.

En cas d'erreur du capteur de température liquide de refroidissement, les tirets « - - - » clignotants sont affichés avec l'unité de mesure établie ; de plus le témoin EOBD s'allume et l'erreur ENGINE TEMP. SENSOR est affichée.
Si le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de température liquide de refroidissement, il affiche les tirets « - - - » fixes et l'unité de mesure.

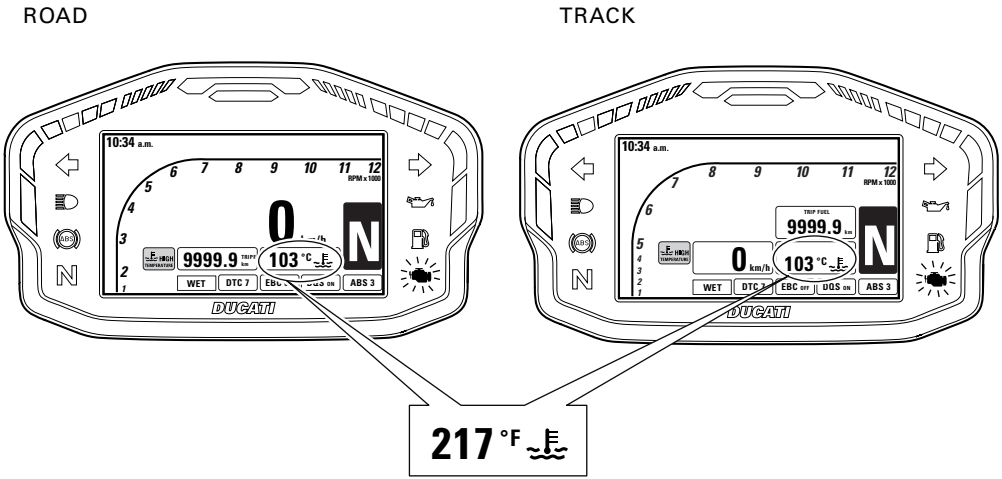

ROAD
TRACK
10:34 a.m.
RPM x 1000
9999.9
103 °C
N
WET
DTC 7
ABS 3
DUCATI
TRIP FUEL
0 km/h
EBC OFF
DQS ON
217 °F

fig. 31

Fonctions MENU 2 : Consommation instantanée

Le tableau de bord calcule et affiche la consommation instantanée du motocycle, l'indication de l'unité de mesure établie et l'indication CONS.

Le calcul est effectué sur la base de la quantité de carburant utilisée et de la distance parcourue dans la dernière seconde. La donnée est exprimée en l'unité de mesure établie : litres / 100 km ou mpg UK, ou mgp USA.

La phase active du calcul n'a lieu que lorsque le moteur est en marche et que le motocycle est en mouvement (les interruptions de la marche durant lesquelles la vitesse est = 0 et/ou le moteur est arrêté ne sont pas considérées). Pendant la phase dans laquelle le calcul n'est pas effectué, l'afficheur visualise trois tirets « - -.- » allumés fixes comme valeur de consommation instantanée.

Remarque

Il est possible de changer les unités de mesure de la « Consommation » (moyenne et instantanée simultanément) de L/100 à km/L au travers du MENU de Configuration (voir page 91) avec la fonction UNITS.

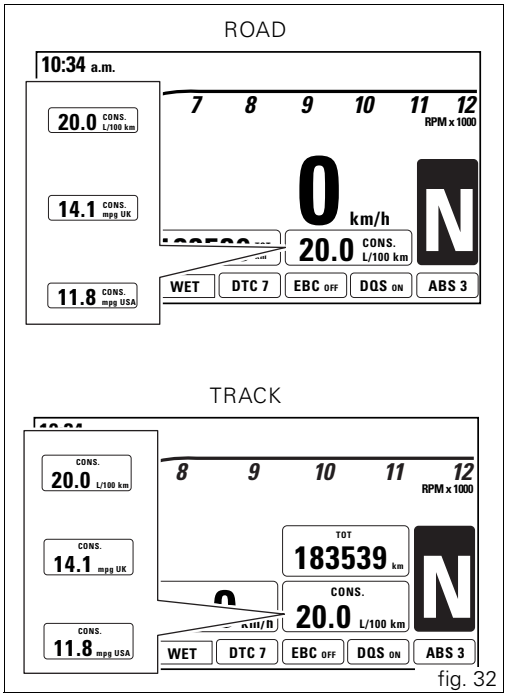


fig. 32

Fonctions MENU 2 : Consommation moyenne

Le tableau de bord calcule et affiche la consommation moyenne du motocycle, l'indication de l'unité de mesure établie et l'indication CONS. AVG.
Le calcul est effectué sur la base de la quantité de carburant utilisée et de la distance parcourue à partir de la dernière remise à zéro du TRIP 1. Lorsqu'on met à zéro le TRIP 1, la donnée est mise à zéro et la première donnée est affichée au bout de 10 secondes après la remise à zéro. Pendant les 10 premières secondes dans lesquelles la donnée n'est pas encore disponible, l'afficheur visualise trois tirets « - -.- » allumés fixes comme valeur de consommation moyenne.
La donnée est exprimée en l'unité de mesure établie (litres / 100 km ou mpg UK, ou mgp USA).
La phase active du calcul a lieu lorsque le moteur est en marche, même si le motocycle est à l'arrêt (les interruptions de la marche durant lesquelles le moteur est à l'arrêt ne sont pas considérées).

Remarque

Il est possible de changer les unités de mesure de la « Consommation » (moyenne et instantanée simultanément) de L/100 à km/L au travers du MENU de Configuration (voir page 91) avec la fonction UNITS.

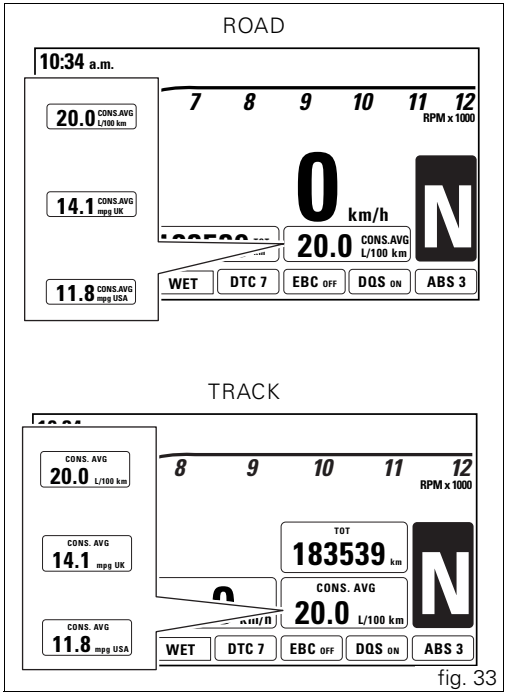


fig. 33

Fonctions MENU 2 : Vitesse moyenne

Le tableau de bord calcule et affiche la vitesse moyenne du motocycle, l'indication de l'unité de mesure établie et l'indication SPEED AVG.
Le calcul est effectué en tenant compte de la distance et du temps qui s'est écoulé depuis la dernière remise à zéro du TRIP. Lorsqu'on met à zéro le TRIP 1, la donnée est mise à zéro et la première donnée est affichée au bout de 10 secondes après la remise à zéro. Pendant les 10 premières secondes dans lesquelles la donnée n'est pas encore disponible, l'afficheur visualise trois tirets « - - - » allumés fixes comme valeur de vitesse moyenne.
La phase active du calcul a lieu lorsque le moteur est en marche, même si le motocycle est à l'arrêt (les interruptions de la marche durant lesquelles le moteur est à l'arrêt ne sont pas considérées).
L'indication de la valeur de la vitesse moyenne est calculée avec une majoration de 5% pour être alignée sur l'indication de la vitesse véhicule.

Remarque

Il est possible de changer les unités de mesure de la « Vitesse » (et de la distance parcourue simultanément) de km/h (et km) à mph (et MI) au travers du MENU de Configuration (voir page 91) avec la fonction UNITS SETTING.

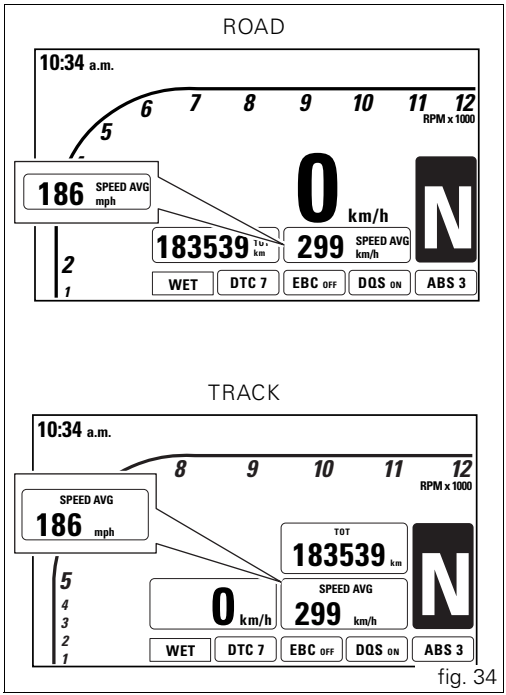


fig. 34

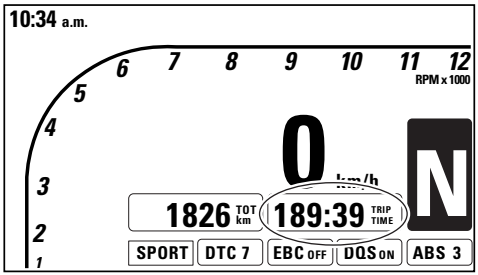
Fonctions MENU 2 : Temps de voyage

Le tableau de bord calcule et affiche le temps de voyage dans le format hhh:mm et l'indication TRIP TIME.
Le calcul est effectué en tenant compte du temps qui s'est écoulé depuis la dernière remise à zéro du TRIP. Lorsqu'on met à zéro le TRIP 1, la donnée est mise à zéro.
La phase active du calcul du temps a lieu lorsque le moteur est en marche, même si le motocycle est à l'arrêt (lors des interruptions de la marche durant lesquelles le moteur est à l'arrêt le temps est stoppé automatiquement et repart automatiquement quand la phase active de comptage recommence).
Si la donnée dépasse 720:00 (720 heures et 00 minutes), le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage recommence.

Remarque

Dans le cas particulier du changement des unités de mesure d'une grandeur liée à la Vitesse (et à la distance) ou à la Consommation, la donnée du temps de voyage est mise à zéro automatiquement.

ROAD



TRACK

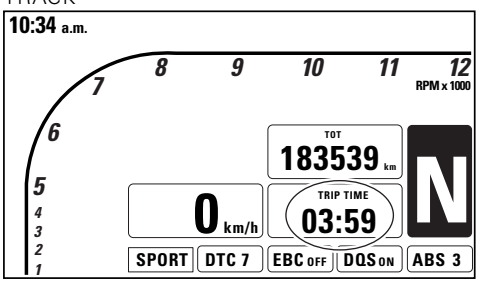


fig. 35

Fonctions MENU 2 : Température de l'air ambiant extérieur

Le tableau de bord affiche la température ambiante en l'unité de mesure (°C ou °F) établie, l'indication de l'unité de mesure établie, l'indication AIR et le symbole du thermomètre.
La donnée de température est affichée si elle est comprise entre -39 °C et +124 °C (ou entre -38 °F et +255 °F). Pour des valeurs de température différentes (< inférieures à -39 °C ou > supérieures à +124 °C), l'afficheur visualise trois tirets « - - - » fixes et l'unité de mesure.
En cas d'erreur du capteur de température air, le tableau de bord affiche comme valeur de température air trois tirets « - - - » clignotants, l'unité de mesure, allume le témoin EOBD et visualise sur l'afficheur l'erreur correspondante T AIR SENSOR. Si le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de température air, il affiche les tirets « - - - » fixes et l'unité de mesure.

Remarque
Motocycle arrêté, la chaleur du moteur peut influer sur l'indication de la température.

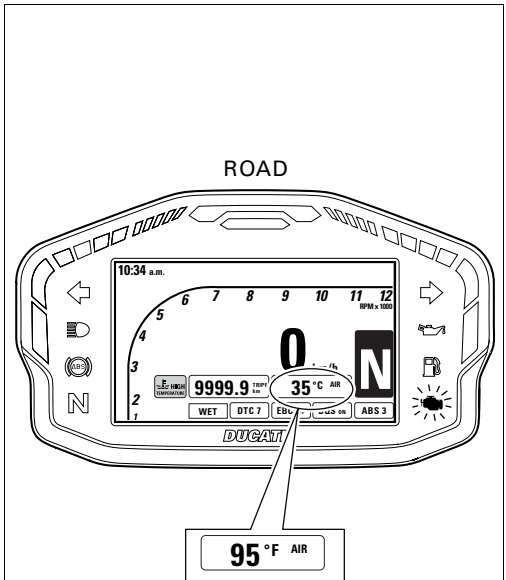


fig. 36

Fonctions secondaires

DDA

Le tableau de bord affiche l'indication relative à l'état du DDA seulement si le motocycle est doté du système DDA.
Si l'indication DDA est affichée, cela signifie que le système DDA est actif et donc en cours de réglage.
Si l'indication DDA n'est pas affichée, cela signifie que le système DDA n'est pas actif.

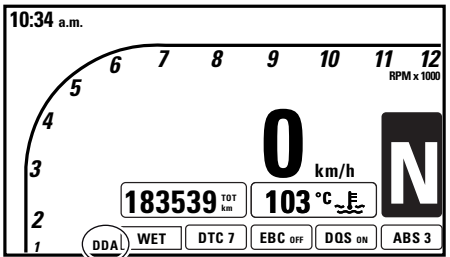


fig. 37

Horloge (CLOCK)

Le tableau de bord reçoit les informations relatives à l'heure à afficher. L'indication de l'heure est affichée dans le coin en haut à gauche de l'afficheur.
Le tableau de bord affiche l'heure dans le format : hh (heures) : mm (minutes)
avec l'indication
A.M. (pour les valeurs de 0:00 à 11:59) ou
P.M. (pour les valeurs de 12:00 à 12:59 et de 1:00 à 11:59).

Si le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de l'heure actuelle, il affiche « - - : - - A.M. » allumé fixe.

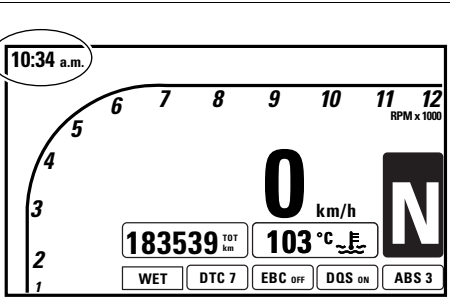


fig. 38

Indication entretien (SERVICE)

Cette indication a pour but de signaler à l'utilisateur la nécessité de s'adresser à l'atelier agréé Ducati pour effectuer les opérations d'entretien (révision) sur le motocycle.
La remise à zéro des indications d'entretien ne peut être effectuée que par l'atelier agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.
L'affichage des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements / Alarmes (voir paragraphe « Avertissements / Alarmes (Warning) »).

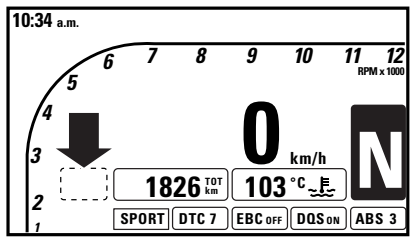


fig. 39

Indication OIL SERVICE zéro (fig. 40)

La première indication d'entretien est la signalisation OIL SERVICE zéro et elle est activée dès que le compteur kilométrique indique les 1 000 premiers km (600 milles).
L'indication est activée à chaque Key-On pendant 5 secondes dans le « grand » format, pour rester ensuite toujours visible dans le « petit » format jusqu'à la remise à zéro dans l'atelier agréé Ducati, pendant l'entretien.
L'affichage des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements / Alarmes (voir paragraphe « Avertissements / Alarmes (Warning) »).

fig. 40

Indication OIL SERVICE ou DESMO SERVICE countdown (compte à rebours) (fig. 41)

Après avoir effectué la première remise à zéro de l'indication OIL SERVICE zéro (des 1 000 premiers km), le tableau de bord active le compte à rebours des kilomètres (milles) restants jusqu'à la prochaine révision à effectuer (OIL SERVICE ou DESMO SERVICE). L'indication verte est activée à chaque Key-On pendant 2 secondes dans le « grand » format ; quand il manque 1 000 km à l'obtention du seuil pour la révision, l'indication devient jaune et est activée à chaque Key-On pendant 5 secondes.
L'affichage des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements / Alarmes (voir paragraphe « Avertissements / Alarmes (Warning) »).

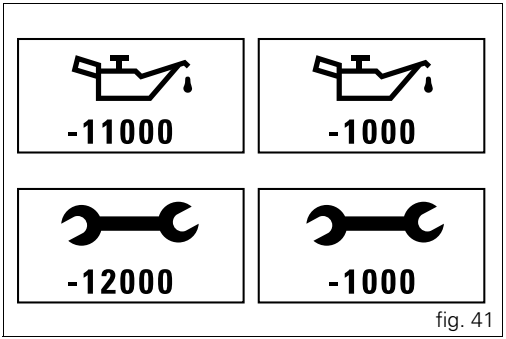


fig. 41

Indication OIL SERVICE ou DESMO SERVICE (fig. 42)

Quand on atteint le seuil qui requiert l'intervention d'entretien, la signalisation relative au type d'entretien nécessaire (OIL SERVICE ou DESMO SERVICE) est activée.
L'indication du type d'opération à effectuer est activée à chaque Key-On pendant 5 secondes dans le « grand » format, pour rester ensuite toujours visible dans le « petit » format jusqu'à la remise à zéro dans l'atelier agréé Ducati, pendant l'entretien.
L'affichage des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements / Alarmes (voir paragraphe « Avertissements / Alarmes (Warning) »).

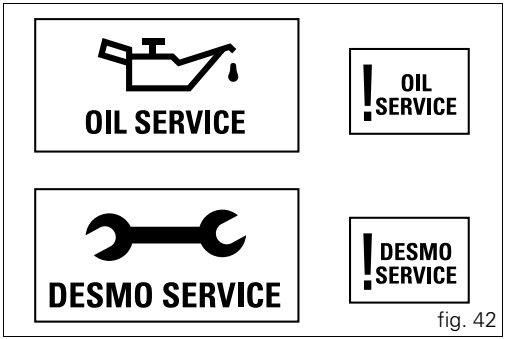


fig. 42

Avertissements / Alarmes (Warning)

Le tableau de bord gère une série d'avertissements / alarmes (warnings) afin de donner des informations utiles à l'utilisateur durant l'utilisation du motocycle. Lors du Key-On du motocycle, en cas de signalisations actives, l'afficheur du tableau de bord visualise l'indication des avertissements présents. Pendant le fonctionnement normal du motocycle, au niveau de l'activation d'une signalisation, l'afficheur du tableau de bord visualise automatiquement la présence de l'avertissement. Au niveau de l'activation de l'avertissement l'indication reste affichée pendant les 5 premières secondes de manière bien visible (icône « grand » format), pour passer ensuite à un affichage réduit (icône « petit » format).

En présence de plusieurs avertissements actifs, les icônes des divers avertissements sont affichées les unes après les autres, chacune par rotation pendant 3 secondes. Au niveau de l'activation des avertissements aucun témoin de signalisation ne s'allume.

Température du liquide de refroidissement moteur élevée (High temperature) (fig. 43)
Cette fonction signale que la température du liquide de refroidissement du moteur a atteint 121 °C (250 °F).

Remarque
Dans ce cas, Ducati recommande de s'arrêter et de couper immédiatement le moteur ; s'assurer que les ventilateurs sont en marche.

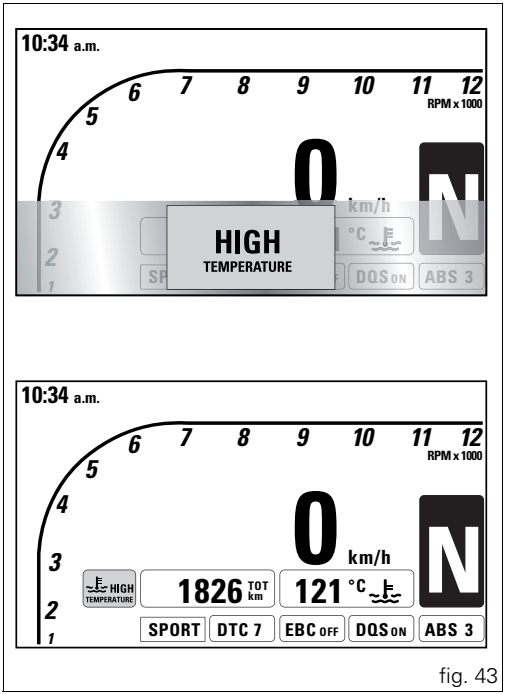
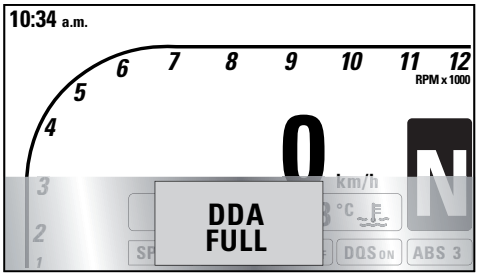


fig. 43

Mémoire DDA pleine (DDA full)

Cette fonction signale que la mémoire du système DDA est pleine et il n'est donc plus possible de mémoriser d'autres données de voyage.



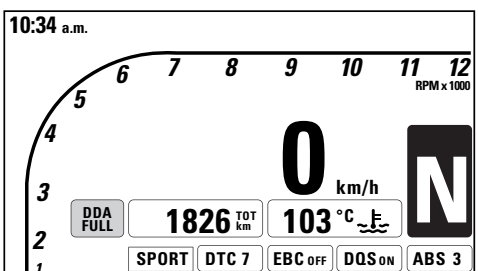


fig. 44

Ice

Cette fonction signale qu'il y a un danger de route verglacée, dû à une basse température extérieure. L'activation s'effectue quand la température descend jusqu'à atteindre 4 °C (39 °F) et la désactivation s'effectue quand la température monte jusqu'à 6 °C (43 °F).

Remarque

L'avertissement n'exclut pas la présence de tronçons de route verglacés même avec des températures supérieures à 4 °C (39 °F) ; quand les températures extérieures sont « basses » il est recommandé de conduire toujours avec prudence, en particulier sur des tronçons de route qui ne sont pas exposés au soleil et/ou sur des ponts.

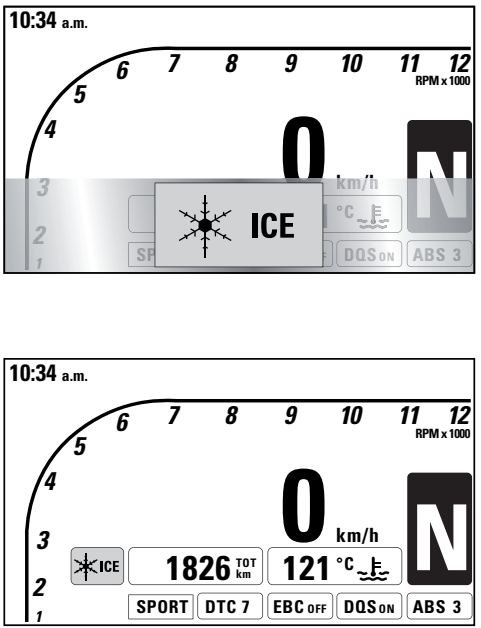


fig. 45

Indication ERREURS

Le tableau de bord gère la signalisation des erreurs afin de permettre de détecter en temps réel des éventuels comportements anomaux du motocycle.
Lors du Key-On du motocycle, en cas d'erreurs l'afficheur du tableau de bord visualise l'indication des erreurs présentes et allume le témoin EOBD.
Pendant le fonctionnement normal du motocycle, au niveau de l'activation d'une erreur, l'afficheur du tableau de bord visualise automatiquement l'indication de l'erreur présente et allume le témoin EOBD.
Au niveau de l'activation d'une erreur, l'indication reste affichée pendant les 5 premières secondes de manière bien visible (icône « grand » format), pour passer ensuite à un affichage réduit (icône « petit » format).
En présence de plusieurs erreurs, les icônes des diverses erreurs sont affichées les unes après les autres, chacune par rotation pendant 3 secondes.
Au niveau de l'activation des erreurs le témoin EOBD s'allume.

Remarque

Quand une ou plusieurs erreurs sont affichées, toujours s'adresser à un atelier agréé Ducati.

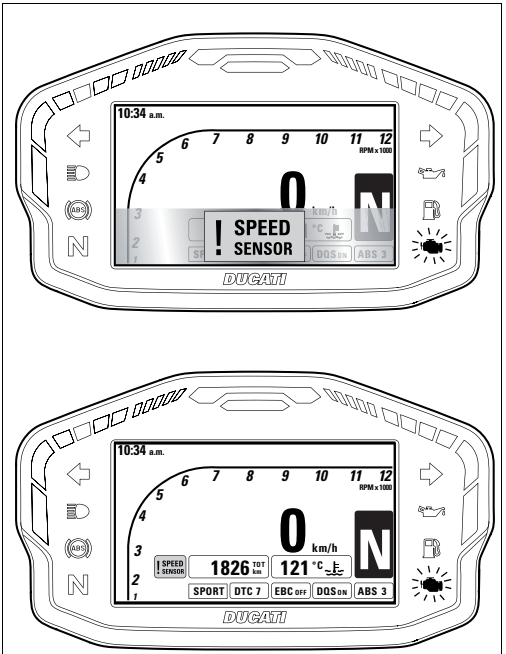


fig. 46

Description des erreurs affichées

Erreur affichée	Description
CAN LINE	BUS Off ligne CAN
UNKNOWN DEVICE	Boîtier électronique pas connu par le système - Logiciel erroné
ABS	Boîtier électronique ABS ne communique pas / ne fonctionne pas bien
BBS	Boîtier électronique BBS ne communique pas / ne fonctionne pas bien
	Dysfonctionnement général boîtier électronique BBS
	Dysfonctionnement actionneur vanne à l'échappement
DSB	Boîtier électronique DSB ne communique pas / ne fonctionne pas bien
E-LOCK	Boîtier électronique E-Lock ne communique pas / ne fonctionne pas bien
	Dysfonctionnement général boîtier électronique E-Lock
	Dysfonctionnement clé-antenne (système antidémarrage électronique)
ENGINE	Centrale commande moteur ECU ne communique pas / ne fonctionne pas bien
	Dysfonctionnement général centrale commande moteur ECU
	Dysfonctionnement capteur de position papillon
	Dysfonctionnement capteur de position commande des gaz
	Dysfonctionnement relais ou actionneur papillon
	Dysfonctionnement sonde de pression
	Dysfonctionnement capteur de température liquide de refroidissement moteur
	Dysfonctionnement capteur de température air conduit d'admission
	Dysfonctionnement relais injection

Erreur affichée	Description
ENGINE	Dysfonctionnement bobine d'allumage
	Dysfonctionnement injecteur
	Dysfonctionnement capteur de tours moteur
	Dysfonctionnement sonde Lambda ou réchauffeur sonde Lambda
	Dysfonctionnement relais de démarrage motocycle
	Dysfonctionnement interrupteur système Quick Shift
	Dysfonctionnement capteur d'air secondaire
DES	Dysfonctionnement général compression suspension avant
	Dysfonctionnement général détente suspension avant
	Dysfonctionnement général compression suspension arrière
	Dysfonctionnement général détente suspension arrière
GEAR SENSOR	Dysfonctionnement capteur de vitesse (enclenchée)
FUEL SENSOR	Dysfonctionnement capteur NTC réserve
SPEED SENSOR	Dysfonctionnement capteur de vitesse avant et/ou arrière
BATTERY	Tension batterie trop haute ou trop basse
STOP LIGHT	Feu de stop hors service
FAN	Dysfonctionnement électroventilateur de refroidissement
SIDE STAND	Dysfonctionnement capteur de béquille latérale

Tableau icônes erreurs

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	ABS	Boîtier électronique ABS
	BBS	Boîtier électronique Black Box
	DSB	Boîtier électronique tableau de bord
	E-LOCK	Boîtier électronique E-LOCK
	CAN LINE	Can Bus OFF
	UNKNOW DEVICE	Compatibilité Logiciel
	FUEL SENSOR	Capteur de réserve carburant
	GEAR SENSOR	Capteur de vitesse (enclenchée)
	DES	Suspensions électroniques

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	SIDE STAND	Capteur de béquille latérale
	STOP LIGHT	Feu de stop arrière Tension batterie
	BATTERY	Centrale commande moteur
	ENGINE	Transmetteur de vitesse
	SPEEDSENSOR	Ventilateur de refroidissement

Affichage de l'état de la béquille latérale

Le tableau de bord reçoit l'information sur l'état de la béquille latérale et si la béquille est baissée/dépliée, il visualise sur l'afficheur l'indication « SIDE STAND » sur fond rouge.

En présence de l'erreur capteur de béquille latérale, le tableau de bord visualise l'indication de béquille baissée/dépliée, allume le témoin EOBD et visualise sur l'afficheur l'erreur correspondante « Side stand sensor ».
Si le tableau de bord ne reçoit pas l'information sur l'état de la béquille latérale, il fait clignoter l'indication « SIDE STAND » de béquille baissée/dépliée pour indiquer un état non défini.

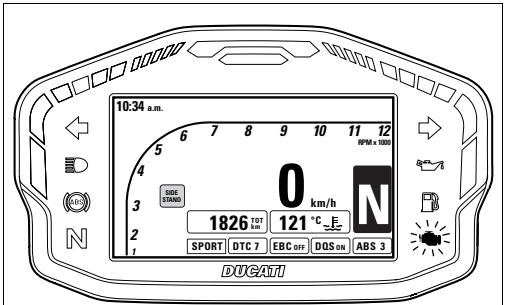


fig. 47

MENU de Configuration

Ce menu permet d'activer, de désactiver et de configurer certaines fonctions du motocycle.
Pour entrer dans le MENU de Configuration, il faut appuyer sur le bouton (2) pendant 3 secondes en état de Key-On et avec une vitesse réelle du motocycle ≤ (inférieure ou égale à) 20 km/h : lorsqu'on se trouve à l'intérieur de ce menu, toutes les autres fonctions sont exclues et il n'est donc plus possible de les afficher).
Les fonctions affichées dans le MENU de Configuration sont :

- RIDING MODE
- RPM
- BATTERY
- DDA
- PIN CODE
- CLOCK
- DATE
- BACK LIGHT
- UNITS
- LAP (fonction active seulement pour l'affichage du type « TRACK »)

Important

Pour des raisons de sécurité il est conseillé d'utiliser ce Menu lorsque la moto est à l'arrêt.

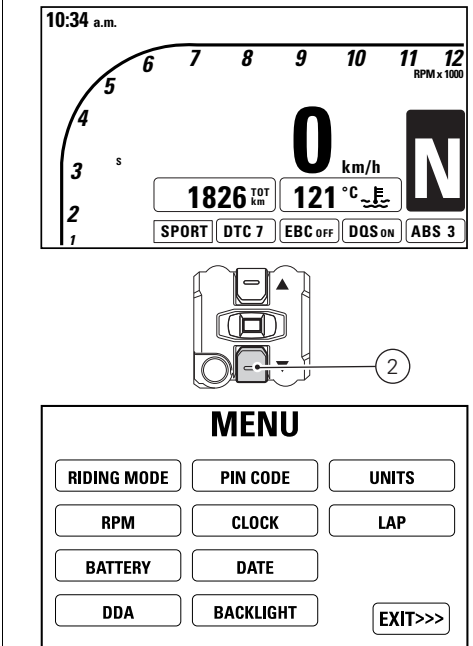


fig. 48

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les paramètres pouvant être personnalisés, en particulier on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).
Après avoir affiché le paramètre requis, en appuyant sur le bouton (4) on active la page de Menu correspondant au paramètre sélectionné.
Si la fonction est absente ou désactivée temporairement, la page du MENU n'est pas accessible.
Pour sortir du MENU de Configuration, il est nécessaire d'afficher l'indication « EXIT » et d'appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU 4.

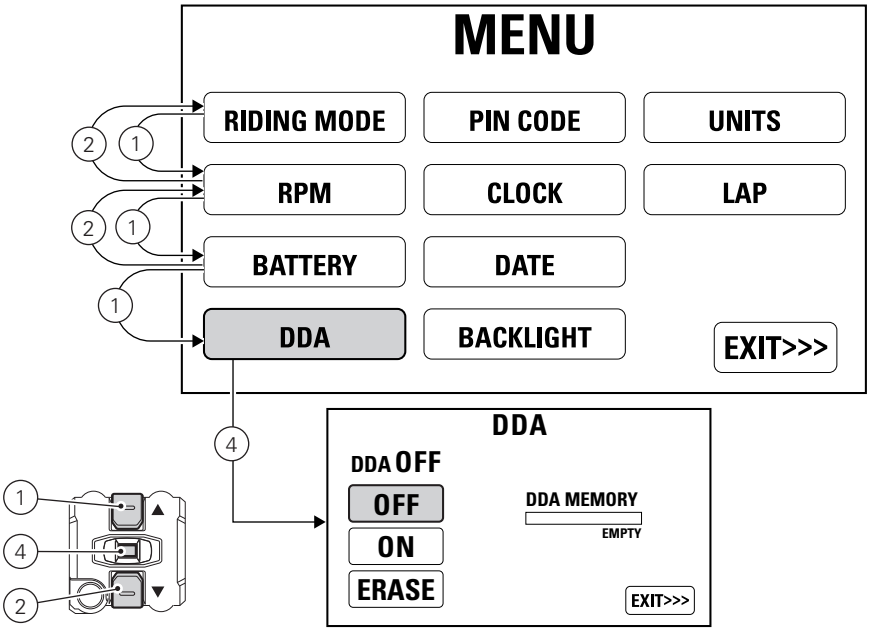

MENU
RIDING MODE
PIN CODE
UNITS
RPM
CLOCK
LAP
BATTERY
DATE
DDA
BACKLIGHT
EXIT>>>
2
1
2
1
1
4
DDA
DDA OFF
OFF
ON
ERASE
DDA MEMORY
EMPTY
EXIT>>>
1
4
2

fig. 49

Personnalisation du style de conduite (Riding Mode)

Il est possible de personnaliser les paramètres de chaque style de conduite.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

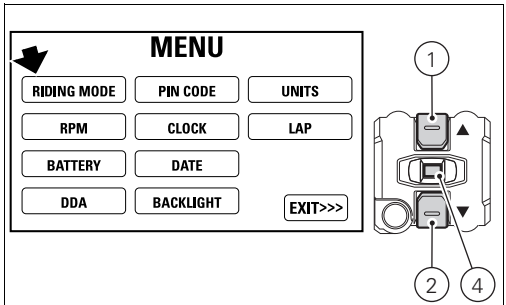


fig. 50

On entre dans le Menu « RIDING MODE ».
Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.
Par contre si l'indication « EXIT » est affichée et si l'on appuie sur le bouton (4), on sort du sous-menu et on retourne à l'affichage précédent.

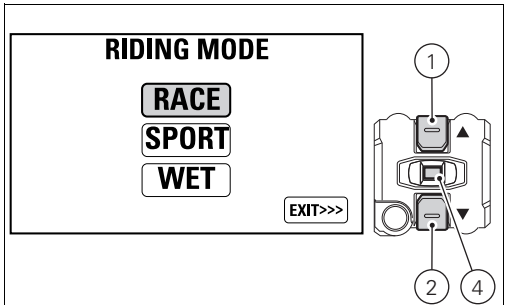


fig. 51

Les paramètres pouvant être personnalisés pour chaque style de conduite sont les suivants :
- ABS (fonction active seulement pour les motos équipées de système ABS)
- EBC
- DES
- DISPLAY
- DQS (fonction active seulement pour les motos équipées de système DQS)
- DTC
- ENGINE
- PAR DÉFAUT

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les paramètres pouvant être personnalisés, en particulier on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).
Après avoir affiché le paramètre requis, en appuyant sur le bouton (4) on active la page de Menu correspondant au paramètre sélectionné.
Tout paramètre modifié est mémorisé même après une coupure de batterie (Battery-Off).
Il est également possible de restaurer pour chaque style de conduite les paramètres définis par Ducati au moyen de la fonction « DEFAULT ».
Si l'indication « EXIT » est affichée et si l'on appuie sur le bouton (4), on sort du sous-menu et on retourne à l'affichage précédent.

Remarque
Il est conseillé de ne modifier les paramètres que si l'on a acquis assez d'expérience concernant l'assiette du motocycle. Si les paramètres sont modifiés par inadvertance, il est conseillé d'utiliser la fonction « DEFAULT » pour les restaurer.

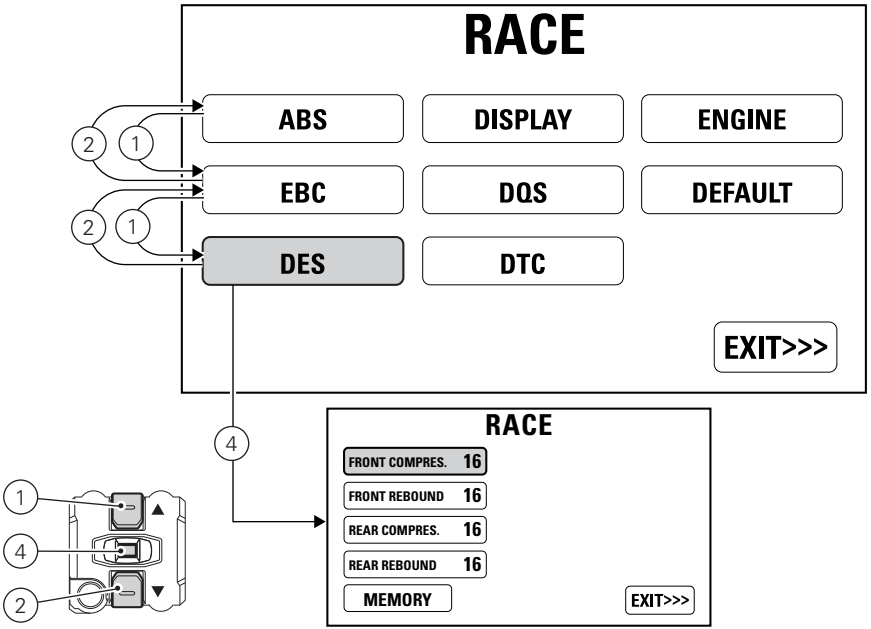

RACE
ABS
DISPLAY
ENGINE
EBC
DQS
DEFAULT
DES
DTC
EXIT>>>
2
1
2
1
4
RACE
FRONT COMPRES. 16
FRONT REBOUND 16
REAR COMPRES. 16
REAR REBOUND 16
MEMORY
EXIT>>>
1
4
2

fig. 52

Personnalisation du style de conduite : Réglage du système ABS (version avec ABS)

La page dédiée à la personnalisation de l'ABS n'est disponible que pour les motos équipées du système ABS. La fonction permet de programmer le niveau d'intervention du système ABS ou de désactiver le système ABS pour chaque style de conduite. Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « RIDING MODE ».
Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.
Sélectionner le paramètre à personnaliser (ABS) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

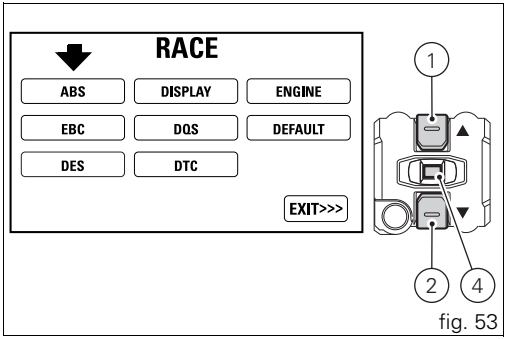


fig. 53

Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état de l'ABS actuellement programmé (exemple : ABS 1) est affiché sur la gauche.
Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation : les niveaux de 1 à 3 et l'état OFF.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les niveaux d'intervention souhaités, en particulier on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).
Une fois le niveau sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour afficher l'indication MEMORY.

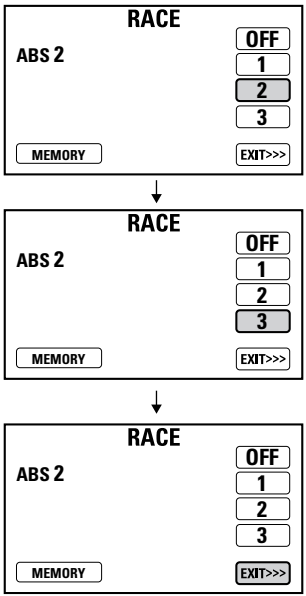


fig. 54

Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé sera mise à jour (la mise à jour est indiquée en vert) et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

Remarque
Quand au travers de cette fonction on active ou désactive le système ABS et on passe donc de l'état de système désactivé à l'état de système activé ou vice versa, on exécute la procédure d'activation ou de désactivation du système ABS : le changement d'état du boîtier électronique ABS n'est pas instantané, mais il nécessite d'environ 6 secondes.

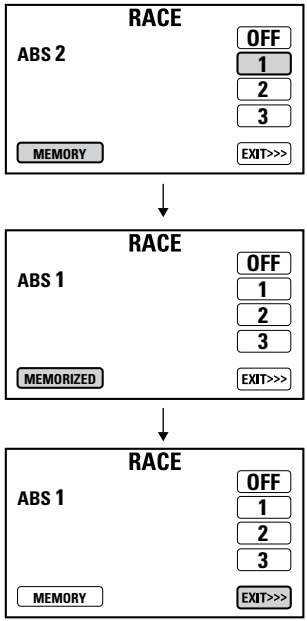


fig. 55

Personnalisation du style de conduite : Réglage des suspensions électroniques

Cette fonction permet de programmer le niveau de compression et de détente des suspensions électroniques associé à chaque style de conduite.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « RIDING MODE ».
Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.
Sélectionner le paramètre à personnaliser (DES) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

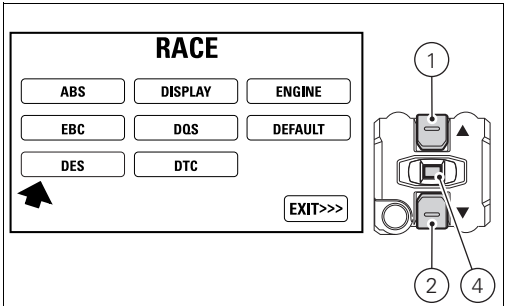


fig. 56

Lorsqu'on entre dans la fonction, le nombre de déclics actuellement programmé pour les quatre paramètres possibles est affiché sur la gauche :
- FRONT COMPRES.
- FRONT REBOUND
- REAR COMPRES.
- REAR REBOUND

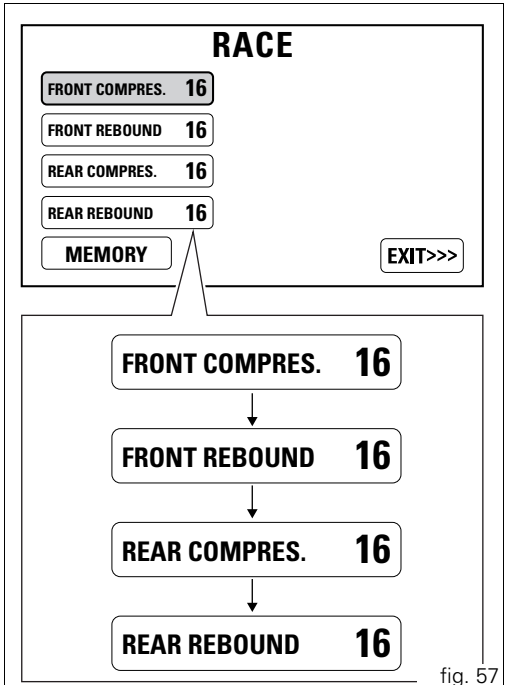


fig. 57

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les paramètres pouvant être personnalisés, en particulier on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2). Après avoir affiché le paramètre requis, en appuyant sur le bouton (4) on active la page de Menu correspondant au paramètre sélectionné.
Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation : le nombre de déclics de 0 à 31.

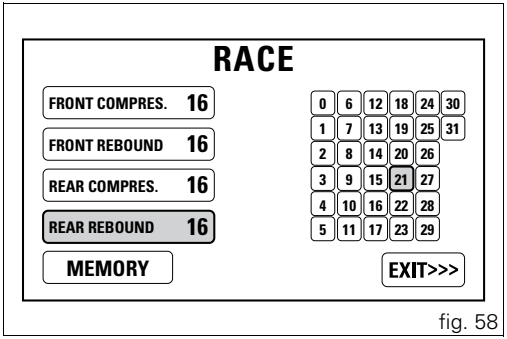


fig. 58

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les nombres de déclics souhaités, en particulier on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).
Une fois le nombre de déclics sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour afficher l'indication MEMORY.
Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde et le nombre de déclics programmé sera mis à jour.

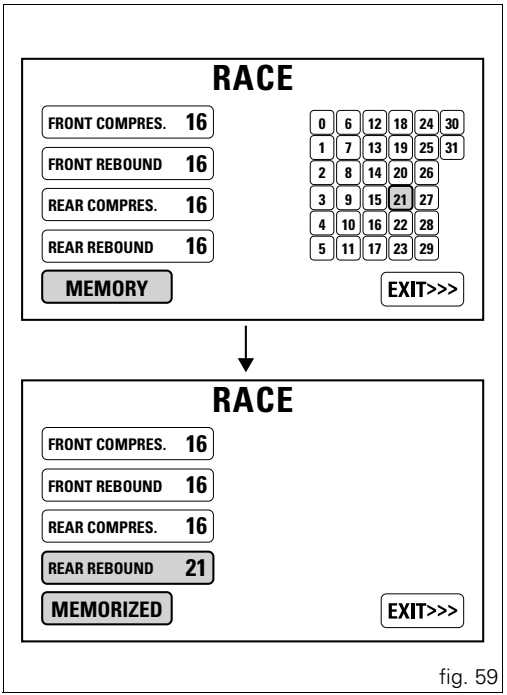


fig. 59

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

Remarque
En augmentant le nombre de déclics programmé, le freinage hydraulique diminue ; en diminuant le nombre de déclics, le freinage hydraulique augmente.

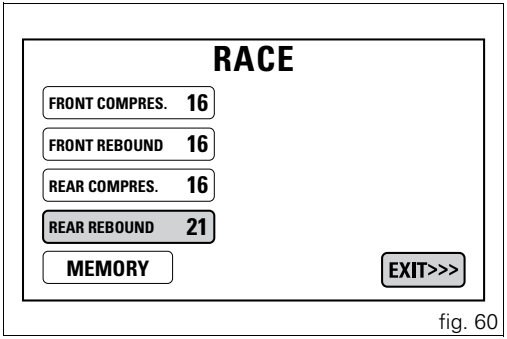


fig. 60

Personnalisation du style de conduite : Configuration de l'afficheur

Cette fonction permet de choisir le type de lay out de la page-écran principale associé à chaque style de conduite. Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu « RIDING MODE ». Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (DISPLAY) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
Lorsqu'on entre dans la fonction, la typologie de page-écran principale actuellement configurée est affichée sur la gauche. Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation : ROAD ou TRACK. En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher une à la fois les typologies de page-écran principale souhaitées, en particulier on affiche la suivante avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2).

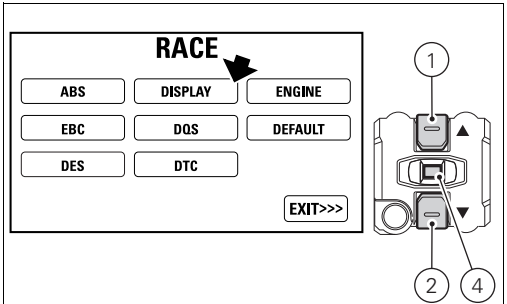


fig. 61

Une fois la typologie de page-écran principale sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour afficher l'indication MEMORY. Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde, le lay out de la page-écran configurée sera mis à jour (la mise à jour est indiquée en vert) et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

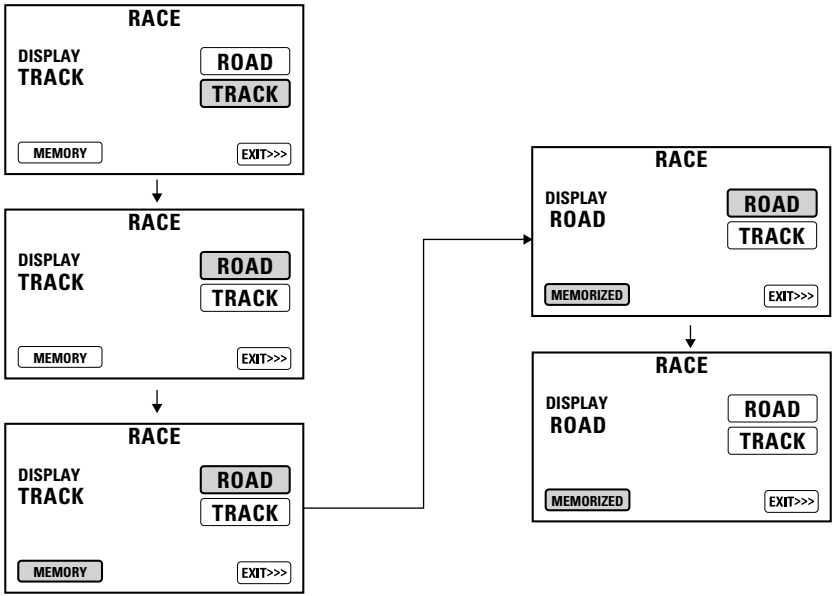

RACE
DISPLAY
TRACK
ROAD
TRACK
MEMORY
EXIT>>>
RACE
DISPLAY
TRACK
ROAD
TRACK
MEMORY
EXIT>>>
RACE
DISPLAY
TRACK
ROAD
TRACK
MEMORY
EXIT>>>
RACE
DISPLAY
ROAD
ROAD
TRACK
MEMORIZED
EXIT>>>
RACE
DISPLAY
ROAD
ROAD
TRACK
MEMORIZED
EXIT>>>

fig. 62

Personnalisation du style de conduite : Activation / désactivation du système DQS

La page dédiée à la personnalisation du DQS n'est disponible que pour les motos équipées du système DQS. Cette fonction permet d'activer ou de désactiver le système DQS pour chaque style de conduite. Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu « RIDING MODE ».
Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (DQS) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
Lorsqu'on entre dans la fonction, l'état du DQS actuellement programmé (exemple : DQS ON) est affiché sur la gauche.
Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation : l'état ON et l'état OFF.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les états souhaités, en particulier

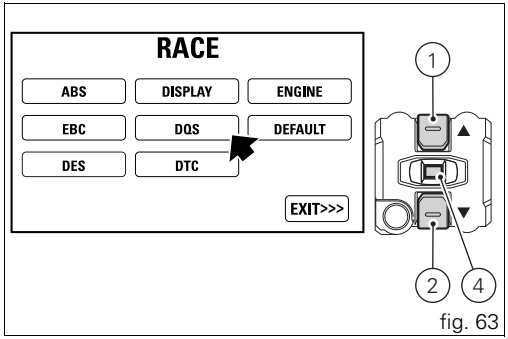


fig. 63

on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).
Une fois l'état sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour afficher l'indication MEMORY.
Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde, la valeur de l'état programmé sera mise à jour (la mise à jour est indiquée en vert) et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

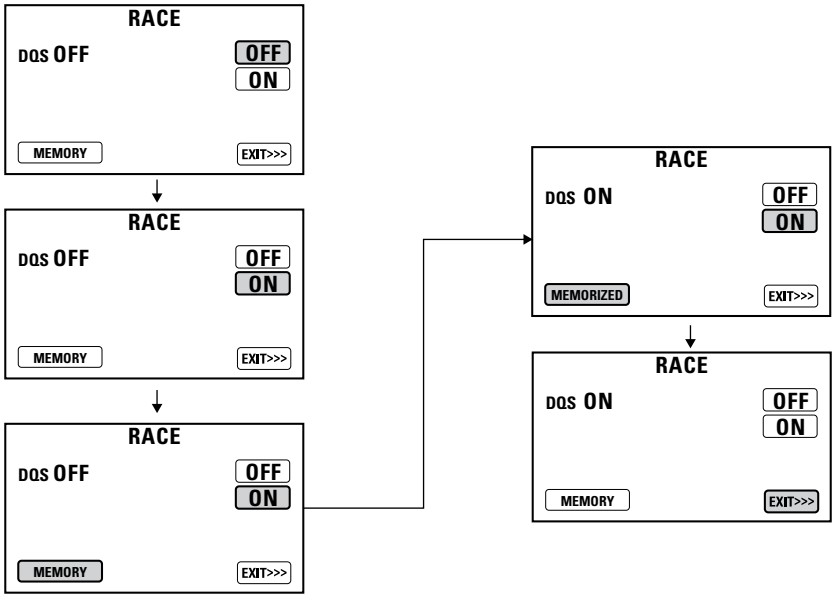

RACE
DQS OFF
OFF
ON
MEMORY
EXIT>>>
RACE
DQS OFF
OFF
ON
MEMORY
EXIT>>>
RACE
DQS OFF
OFF
ON
MEMORY
EXIT>>>
RACE
DQS ON
OFF
ON
MEMORIZED
EXIT>>>
RACE
DQS ON
OFF
ON
MEMORY
EXIT>>>

fig. 64

Personnalisation du style de conduite : Configuration du niveau DTC

Cette fonction permet de programmer le niveau d'intervention du système DTC ou de désactiver le système DTC pour chaque style de conduite.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « RIDING MODE ».
Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.
Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état du DTC actuellement programmé (exemple : DTC 3) est affiché sur la gauche.
Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation : les niveaux de 1 à 8 et l'état OFF.

Sélectionner le paramètre à personnaliser (DTC) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

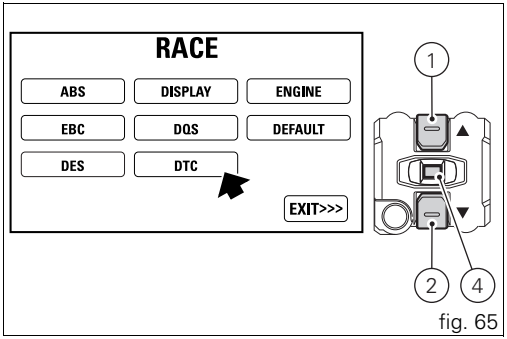
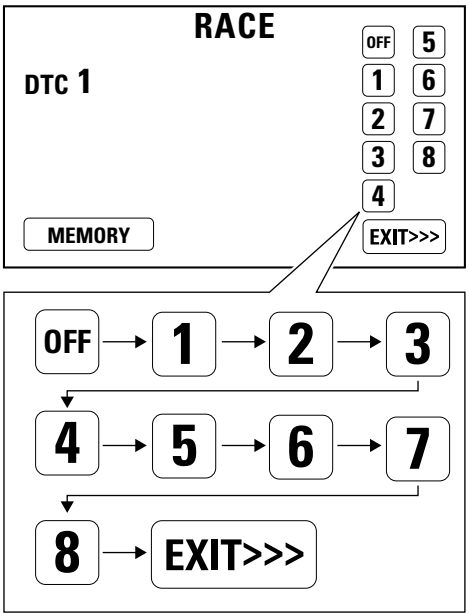


fig. 65

Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé sera mise à jour (la mise à jour est indiquée en vert) et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).


RACE
DTC 1
OFF
1
2
3
4
5
6
7
8
MEMORY
EXIT>>>
OFF
1
2
3
4
5
6
7
8
EXIT>>>

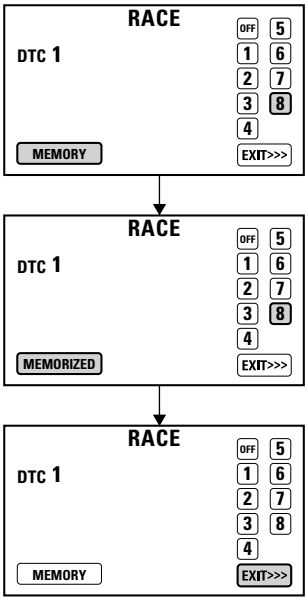

RACE
DTC 1
MEMORY
EXIT>>>
RACE
DTC 1
MEMORIZED
EXIT>>>
RACE
DTC 1
MEMORY
EXIT>>>

fig. 66

Personnalisation du style de conduite : Réglage du moteur

Cette fonction permet de configurer la puissance du moteur associée à chaque style de conduite.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « RIDING MODE ».
Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.
Sélectionner le paramètre à personnaliser (ENGINE) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).
Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
Lorsqu'on entre dans la fonction, la puissance moteur actuellement configurée (exemple : ENGINE 195Hi) est affichée sur la gauche.

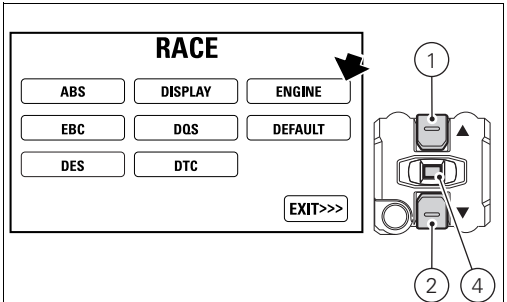
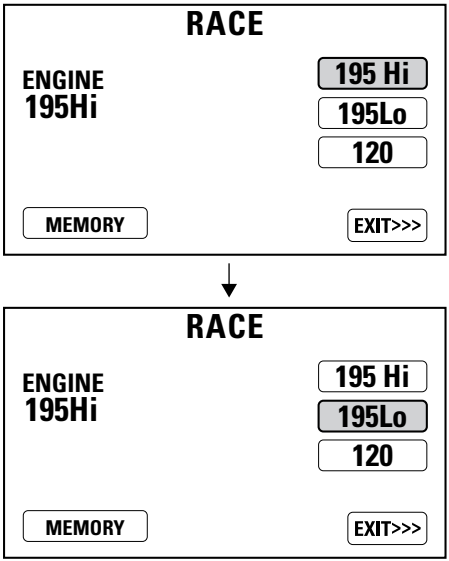


fig. 67

Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation :
- 195Hi, 195Lo, 120 (versions Europe, UK, USA, Canada, Brésil, Taiwan, Chine).

ou bien :
- HIGH, MID, LOW (versions France, Japon).

Europe, UK USA, Canada, Brésil, Taiwan, Chine



France, Japon

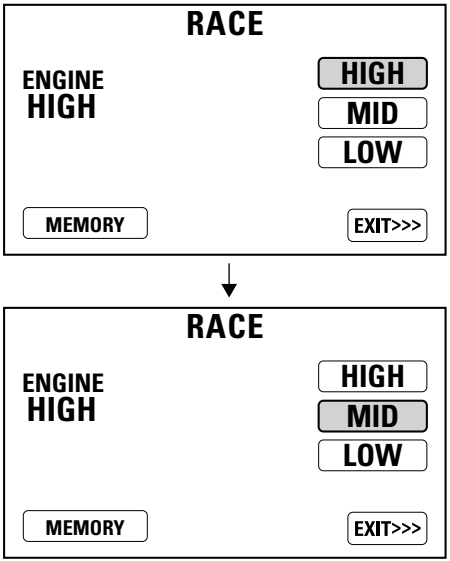


fig. 68

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher une à la fois les puissances moteur souhaitées, en particulier on affiche la suivante avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2).
Une fois la puissance moteur sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour afficher l'indication MEMORY.
Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde, la valeur de la puissance moteur configurée sera mise à jour (la mise à jour est indiquée en vert) et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

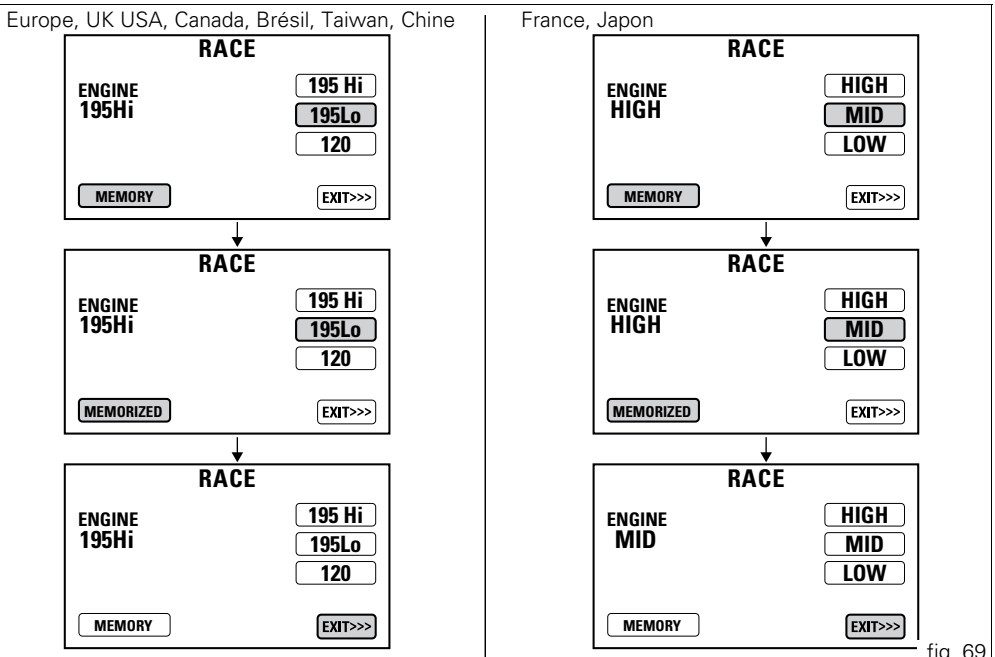

Europe, UK USA, Canada, Brésil, Taiwan, Chine
RACE
ENGINE
195Hi
195 Hi
195Lo
120
MEMORY
EXIT>>>
RACE
ENGINE
195Hi
195 Hi
195Lo
120
MEMORIZED
EXIT>>>
RACE
ENGINE
195Hi
195 Hi
195Lo
120
MEMORY
EXIT>>>
France, Japon
RACE
ENGINE
HIGH
HIGH
MID
LOW
MEMORY
EXIT>>>
RACE
ENGINE
HIGH
HIGH
MID
LOW
MEMORIZED
EXIT>>>
RACE
ENGINE
MID
HIGH
MID
LOW
MEMORY
EXIT>>>

fig. 69

Personnalisation du style de conduite : Configuration du niveau EBC

Cette fonction permet de programmer le niveau d'intervention ou de désactiver le système antiblocage de la roue arrière (EBC) associé à chaque style de conduite. Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « RIDING MODE ». Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (EBC) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état du EBC actuellement programmé (exemple : EBC 1) est affiché sur la gauche. Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation : les niveaux de 1 à 3 et l'état OFF. En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les niveaux d'intervention souhaités, en particulier on affiche le

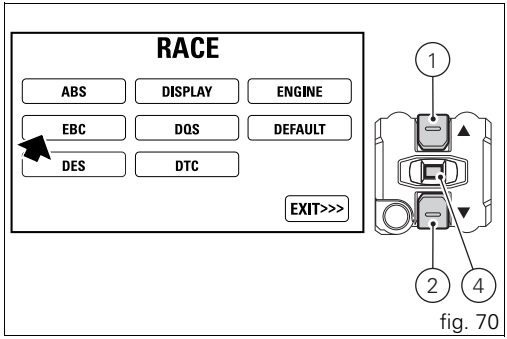


fig. 70

suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2). Une fois le niveau sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour afficher l'indication MEMORY. Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé sera mise à jour (la mise à jour est indiquée en vert) et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert. Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

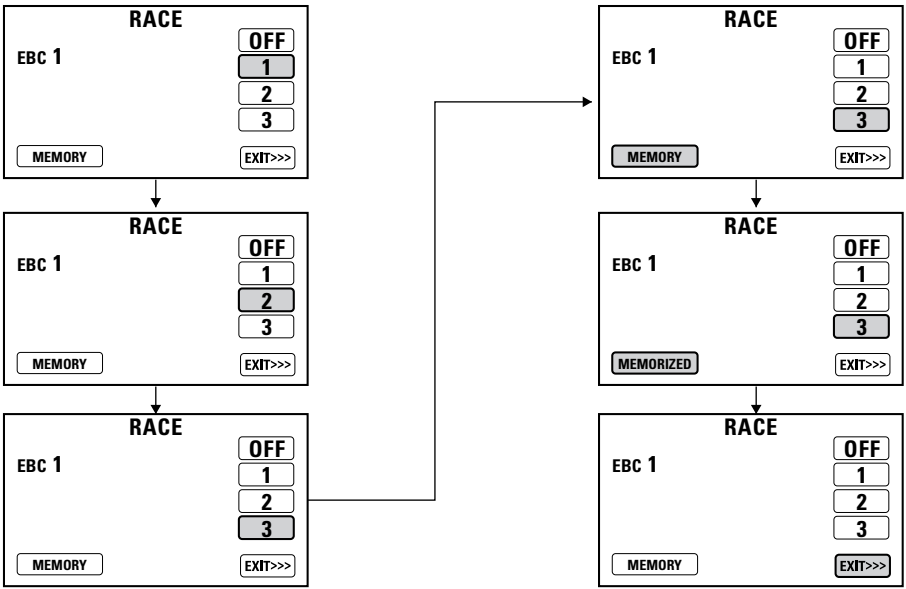

RACE
EBC 1
OFF
1
2
3
MEMORY
EXIT>>>
RACE
EBC 1
OFF
1
2
3
MEMORY
EXIT>>>
RACE
EBC 1
OFF
1
2
3
MEMORY
EXIT>>>
RACE
EBC 1
OFF
1
2
3
MEMORY
EXIT>>>
RACE
EBC 1
OFF
1
2
3
MEMORIZED
EXIT>>>
RACE
EBC 1
OFF
1
2
3
MEMORY
EXIT>>>

fig. 71

Personnalisation du style de conduite : Restauration des paramètres par défaut

Cette fonction permet de restaurer les valeurs par défaut définies par Ducati des paramètres associés à chaque style de conduite. Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu « RIDING MODE ». Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le style de conduite sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (DEFAULT) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois le paramètre sélectionné et affiché, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). Pour restaurer les paramètres, il faut 3 secondes pendant lesquelles l'afficheur visualise l'indication PLEASE WAIT.... À la fin de la procédure, l'afficheur visualise pendant 2 secondes l'indication DEFAULT OK pour confirmer la restauration effective des paramètres. Par la suite l'affichage retourne automatiquement à la page de départ du menu de personnalisation des Riding Mode, avec l'indication EXIT affichée. Pour sortir du menu et retourner à l'affichage de la page de départ du MENU de Configuration, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

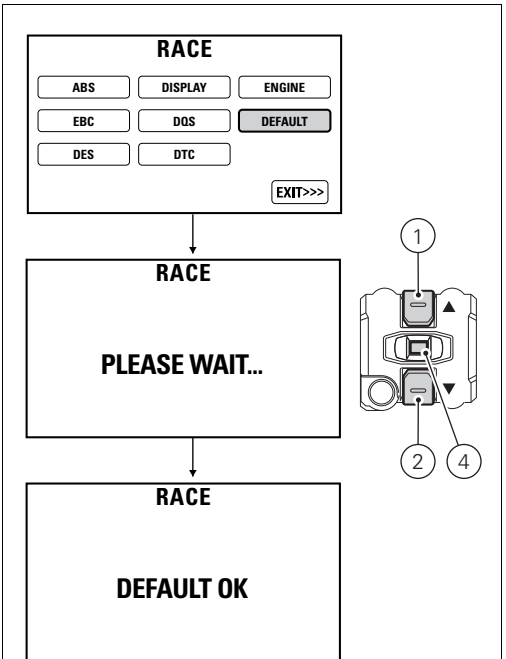


fig. 72

Indication numérique des tours moteur (RPM)

Cette fonction permet d'afficher dans le format numérique le nombre de tours moteur (conseillé pour régler le ralenti avec plus de précision).
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « RPM » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « RPM ».
L'afficheur visualise l'information des tours moteur de manière numérique avec une précision de 50 trs/mn.
Si le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de tours, il affiche cinq tirets « - - - - - » fixes pour indiquer une valeur non définie.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage de la page de départ du MENU de Configuration, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

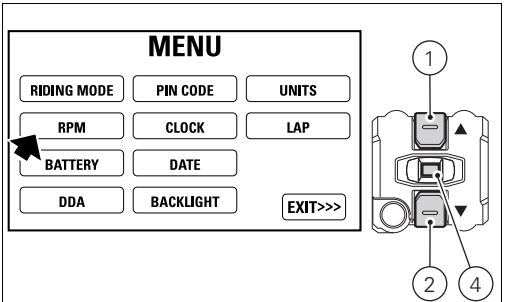


fig. 73

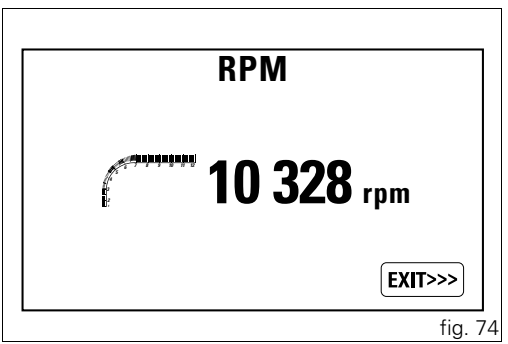


fig. 74

Tension batterie

Cette fonction permet de vérifier le niveau de la tension de la batterie du motocycle.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « BATTERY » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « BATTERY ».
L'afficheur visualise l'information comme suit :

- si la tension batterie est inférieure à 11.0 V, l'afficheur visualise l'indication LOW clignotante et l'icône batterie sur fond rouge ;
- si la tension batterie est comprise entre 11.0 V et 11.7 V, l'afficheur visualise la donnée clignotante et l'icône batterie sur fond rouge ;
- si la tension batterie est comprise entre 11.8 V et 14.9 V, l'afficheur visualise l'indication de la donnée fixe et l'icône batterie sur fond standard ;
- si la tension batterie est comprise entre 15.0 V et 16.0 V, l'afficheur visualise l'indication de la donnée clignotante et l'icône batterie sur fond rouge ;
- si la tension batterie est supérieure à 15.0 V, l'afficheur visualise l'indication HIGH clignotante et l'icône batterie sur fond rouge.

En cas d'erreur de tension batterie, le tableau de bord affiche comme valeur de tension trois tirets « - - - »

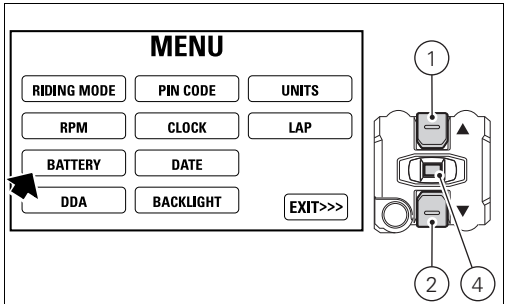


fig. 75

clignotants, l'unité de mesure, allume le témoin EOBD et visualise sur l'afficheur l'erreur correspondante BATTERY.
Si le tableau ne reçoit pas la valeur de tension batterie, trois tirets « **- - -** » et l'unité de mesure sont affichés.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage de la page de départ du MENU de Configuration, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

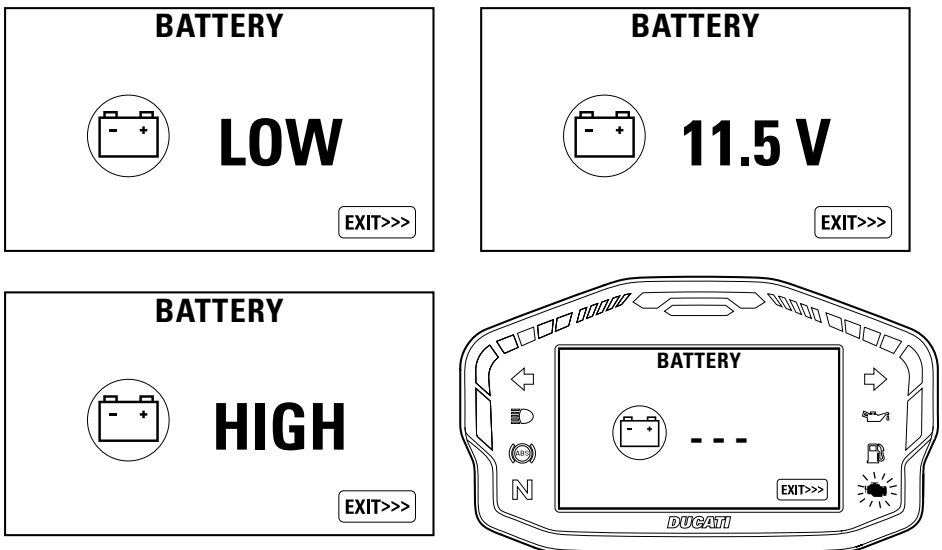

BATTERY
LOW
EXIT>>>
BATTERY
11.5 V
EXIT>>>
BATTERY
HIGH
EXIT>>>
BATTERY
- - -
EXIT>>>
DUCATI

fig. 76

DDA

Cette fonction permet d'activer et de désactiver le système DDA, d'afficher le pourcentage de mémoire occupée et d'effectuer l'effacement de la mémoire du système DDA.
La page relative au DDA n'est disponible que pour les motos équipées du système DDA.

Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « DDA » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « DDA ».

Activation / désactivation DDA

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'état du DDA actuellement programmé (exemple : DDA ON) est affiché sur la gauche.
Sous ces indications sont indiquées les possibilités de personnalisation : l'état ON et l'état OFF.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les états souhaités, en particulier on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

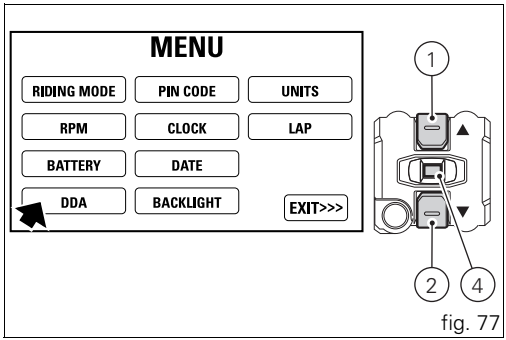


fig. 77

Une fois l'état sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour confirmer le niveau.
La nouvelle valeur de l'état programmé sera mise à jour (la mise à jour est indiquée en vert).
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (15, fig. 4).

Remarque
À chaque Key-Off le système DDA est désactivé automatiquement par le tableau de bord.

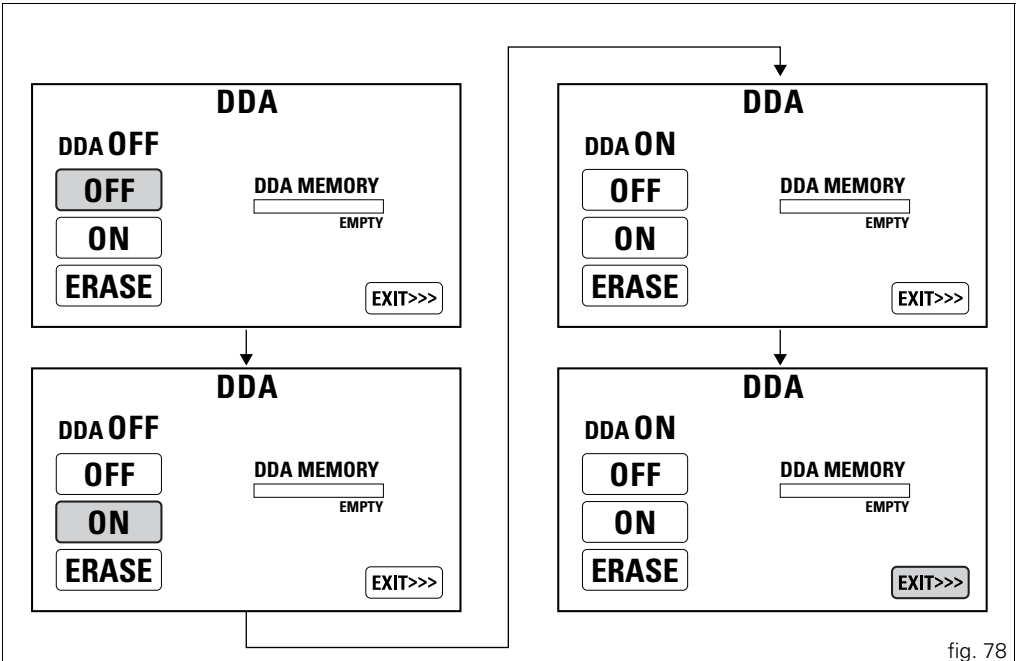

DDA
DDA OFF
OFF
ON
ERASE
DDA MEMORY
EMPTY
EXIT>>>
DDA
DDA ON
OFF
ON
ERASE
DDA MEMORY
EMPTY
EXIT>>>
DDA
DDA OFF
OFF
ON
ERASE
DDA MEMORY
EMPTY
EXIT>>>
DDA
DDA ON
OFF
ON
ERASE
DDA MEMORY
EMPTY
EXIT>>>

fig. 78

Affichage / effacement mémoire DDA

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'état de la mémoire du DDA est affiché en pourcentage sur la droite :

- avec une barre vide et l'indication EMPTY pour indiquer que la mémoire du DDA n'est pas occupée ;
- avec une barre colorée en partie et l'indication de la valeur en pourcentage pour indiquer que la mémoire du DDA est occupée pour la valeur en pourcentage indiquée ;
- avec une barre colorée pleine et l'indication FULL pour indiquer que la mémoire du DDA est entièrement occupée (pleine).

Avec le système DDA désactivé (DDA OFF), il est possible d'effectuer l'effacement de la mémoire.
Sélectionner l'indication « ERASE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Confirmer en appuyant sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pendant 3 secondes.
Au bout de ces 3 secondes, le tableau de bord affiche l'indication PLEASE WAIT... pendant le temps nécessaire à l'effacement complet, temps qui varie selon la quantité de données à effacer. Si l'effacement a été effectué correctement, le tableau de bord affiche pendant 2 secondes l'indication ERASE OK et met à jour l'état de la mémoire visualisé sur l'afficheur.

Si l'effacement n'a pas été mené à bonne fin, le tableau de bord affiche de nouveau l'état d'occupation de la mémoire.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

Remarque
Si le système DDA est activé (DDA ON), la fonction d'effacement et la sélection du bouton ERASE sont inhibées.

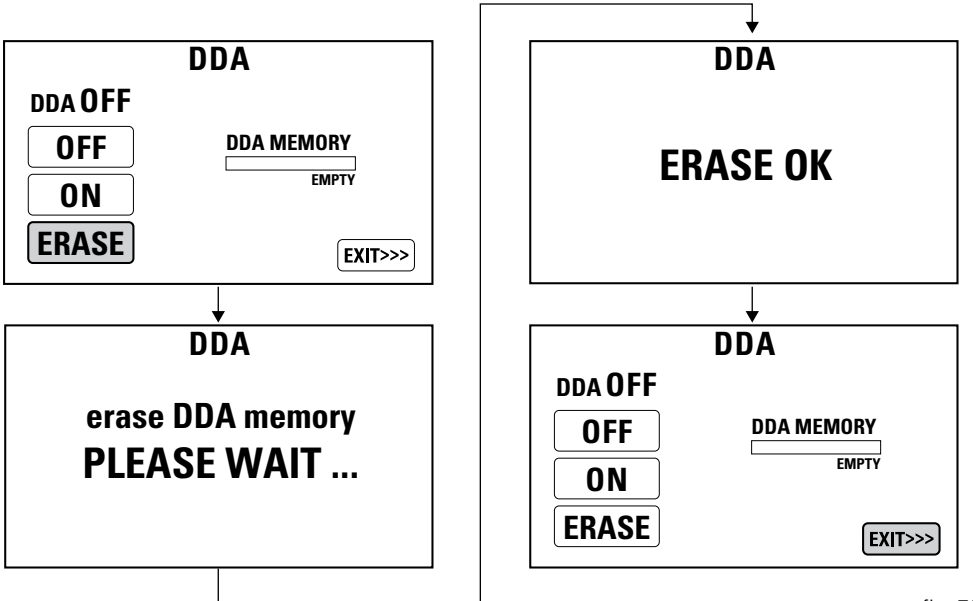

DDA
DDA OFF
OFF
ON
ERASE
DDA MEMORY
EMPTY
EXIT>>>
DDA
erase DDA memory
PLEASE WAIT ...
DDA
ERASE OK
DDA
DDA OFF
OFF
ON
ERASE
DDA MEMORY
EMPTY
EXIT>>>

fig. 79

PIN CODE (CODE PIN)

Cette fonction permet d'effectuer la mise en marche « temporaire » du motocycle en cas de dysfonctionnement du système E-Lock (si le déblocage de la direction est désactivé et il y a un problème de système E-Lock).
Initialement, le PIN CODE n'est pas présent sur le motocycle, mais il doit être activé par l'utilisateur, en saisissant et mémorisant son propre PIN CODE à 4 chiffres sur le tableau de bord, autrement il ne sera pas possible d'effectuer la mise en marche temporaire en cas de dysfonctionnement.
Pour activer la fonction, suivre la procédure « Saisie du PIN CODE ».
Pour modifier le PIN CODE, suivre la procédure « Modification du PIN CODE ».
Pour mettre le motocycle en marche temporairement en cas de dysfonctionnement du système E-Lock, suivre la procédure de Déblocage Véhicule.

Remarque

Le PIN CODE doit être activé (mémorisé) par le propriétaire du motocycle ; au cas où il y aurait déjà un PIN CODE, s'adresser au concessionnaire agréé Ducati pour « mettre à zéro » la fonction. Pour exécuter cette procédure, le concessionnaire agréé Ducati pourrait demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.

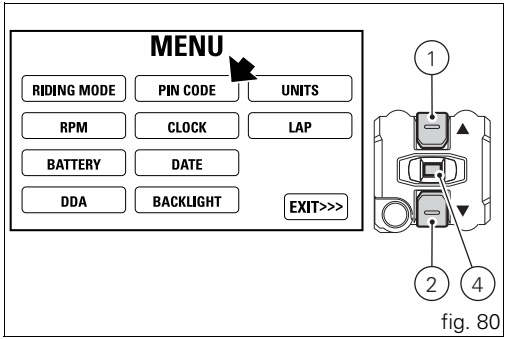


fig. 80

Saisie du PIN CODE

Pour activer la fonction PIN CODE et saisir son propre PIN CODE, il faut entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « PIN CODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « PIN CODE ».

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'afficheur visualise l'indication INSERT PIN CODE et au-dessous quatre tirets « - - - - » surlignés en vert.
Saisie du code :

1) Appuyer sur le bouton (4) ;
2) Seulement un chiffre indiquant « 0 » est affiché en vert ;
3) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
5) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;
6) Répéter les opérations des points 2) - 5) jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.

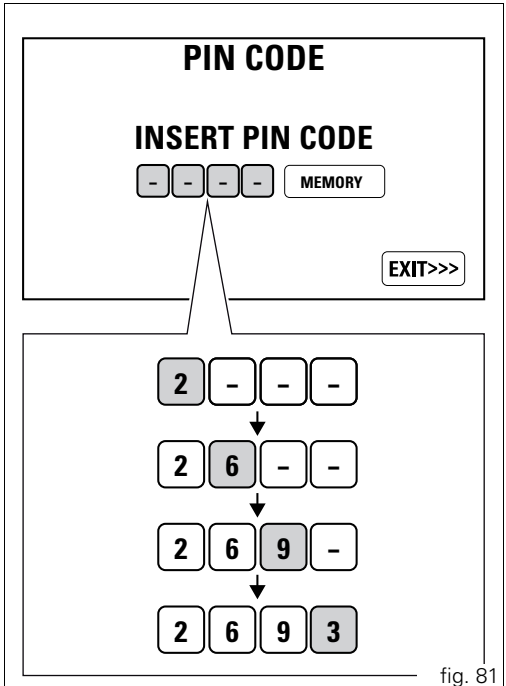


fig. 81

En appuyant sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre, le tableau de bord affiche l'indication MEMORY. Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert.
Après avoir mémorisé le premier PIN CODE, cette page de menu n'est plus disponible et est remplacée par la page dédiée à la modification du PIN CODE. Seulement en cas de remise à zéro de la fonction PIN CODE (possible seulement dans un atelier agréé Ducati), la page dédiée à la première saisie du PIN CODE redevient active et disponible dans le menu.

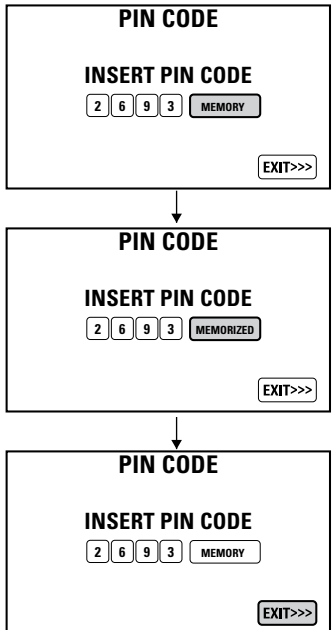


fig. 82

Modification du PIN CODE

Pour modifier le PIN CODE existant et activer le nouveau PIN CODE, il faut entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner l'indication « PIN CODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « PIN CODE » : voir procédure à la page 126.
Lorsqu'on entre dans la fonction, l'afficheur visualise l'indication OLD CODE avec quatre tirets en vert « ---- » à côté et au-dessous l'indication NEW CODE.
Saisie de « l'ancien » code :

1) Appuyer sur le bouton (4) ;
2) Seulement un chiffre indiquant « 0 » est affiché en vert ;
3) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
5) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;
6) Répéter les opérations des points 2) - 5) jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.

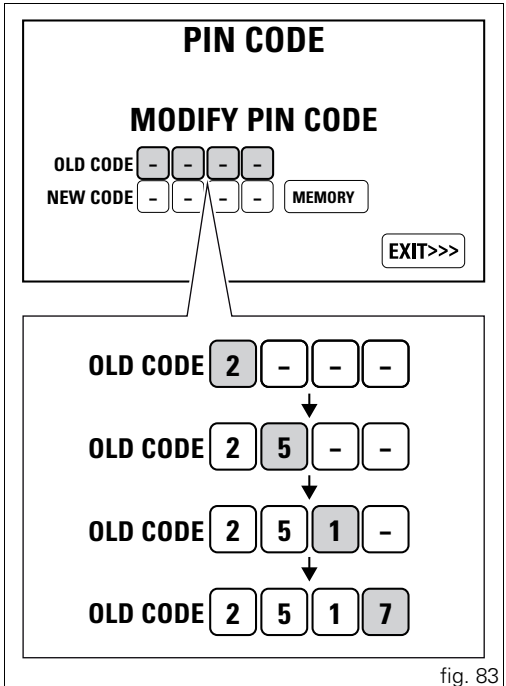


fig. 83

Après avoir appuyé sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre :

- si le PIN CODE n'est pas correct, le tableau de bord affiche l'indication WRONG pendant 3 secondes et affiche de nouveau les quatre tirets « - - - - » relatifs à l'ancien code (OLD CODE) pour permettre une nouvelle tentative de saisie du code ;
- si un problème se présente durant la vérification du PIN CODE, le tableau de bord affiche l'indication ERROR pendant 3 secondes et ensuite l'indication EXIT ;
- si le PIN CODE est correct, le tableau de bord affiche l'indication CORRECT pendant 3 secondes et ensuite les quatre tirets « - - - - » relatifs au nouveau code (NEW CODE).

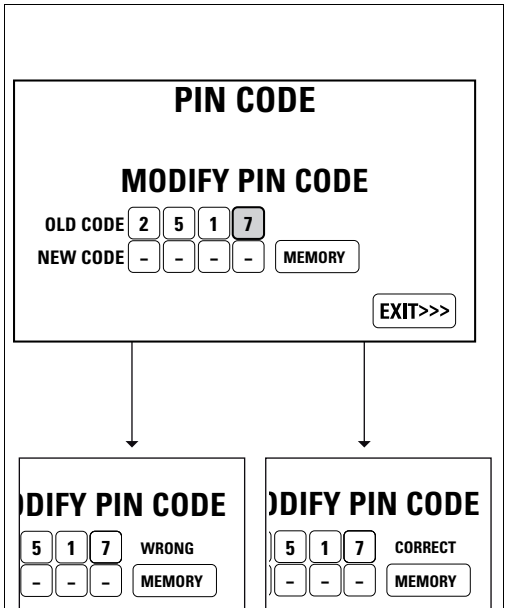


fig. 84

Saisie du « nouveau » code :

1) Appuyer sur le bouton (4) ;
2) Seulement un chiffre indiquant « 0 » est affiché en vert ;
3) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
5) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;
6) Répéter les opérations des points 2) - 5) jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.

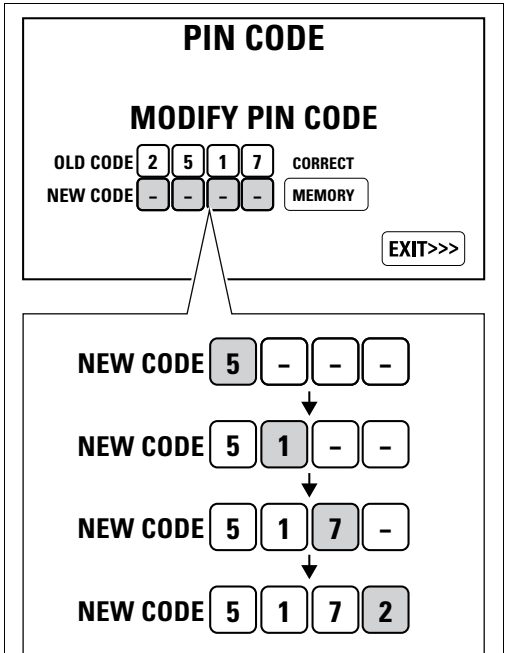
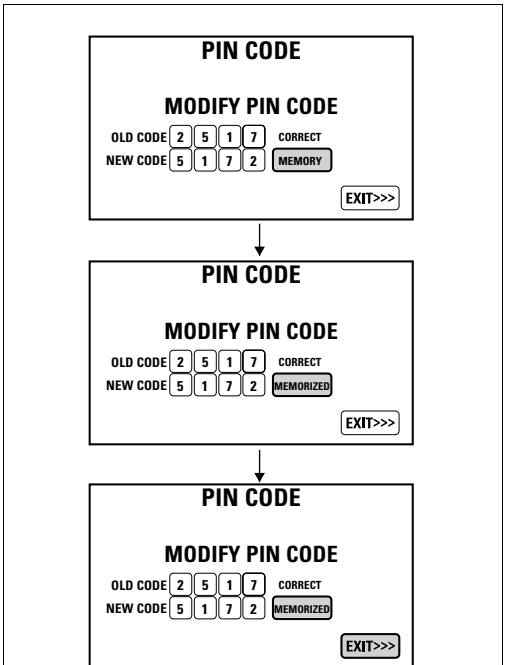


fig. 85

En appuyant sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre, le tableau de bord affiche l'indication MEMORY. Pour mémoriser le nouveau choix, appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY affichée en orange. Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde et ensuite l'indication EXIT sera affichée en vert.

Si la mémorisation n'a pas été menée à bonne fin, le tableau de bord affiche de nouveau les quatre tirets « - - - - » relatifs au nouveau code (NEW CODE) pour permettre une nouvelle tentative de saisie d'un nouveau code.


PIN CODE
MODIFY PIN CODE
OLD CODE 2 5 1 7 CORRECT
NEW CODE 5 1 7 2 MEMORY
EXIT>>>
PIN CODE
MODIFY PIN CODE
OLD CODE 2 5 1 7 CORRECT
NEW CODE 5 1 7 2 MEMORIZED
EXIT>>>
PIN CODE
MODIFY PIN CODE
OLD CODE 2 5 1 7 CORRECT
NEW CODE 5 1 7 2 MEMORIZED
EXIT>>>
fig. 86

Réglage de l'Horloge

Cette fonction permet à l'utilisateur de configurer / régler l'horloge.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner la fonction « CLOCK » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « CLOCK SETTING ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, les possibilités de réglage : HOUR, MINUTE, A.M. / P.M. sont indiquées sur la gauche, alors que l'heure actuelle (exemple : 10:30 A.M.) est indiquée sur la droite.

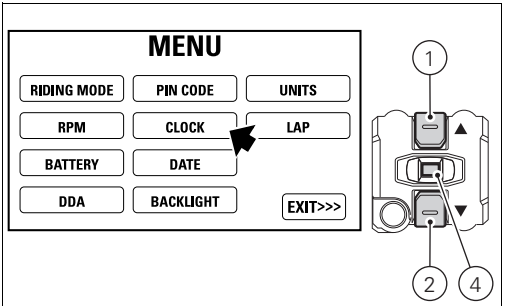


fig. 87

Réglage de l'heure

Sélectionner la fonction « HOUR » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
La donnée relative à l'heure commence à clignoter.
En appuyant sur le bouton (1) on diminue d'une unité la valeur de l'heure : 0, 11, ... 1, 0 pour A.M. - 12, 11, ... 1, 12 pour P.M. En appuyant sur le bouton (2) on augmente d'une unité la valeur de l'heure : 11, 0, 1.... 11 pour A.M. - 12, 1, ... 12 pour P.M.
Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) et la donnée configurée pour l'heure deviendra fixe.

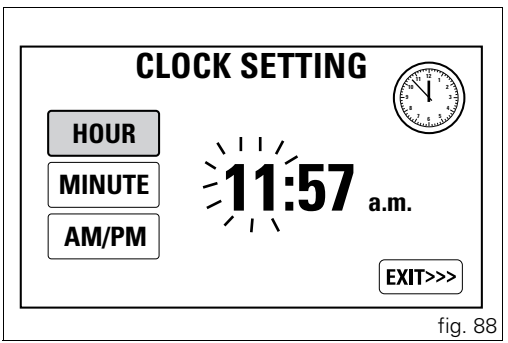


fig. 88

Réglage des minutes

Sélectionner la fonction « MINUTE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
La donnée relative aux minutes commence à clignoter.
En appuyant sur le bouton (1) on diminue d'une unité la valeur des minutes : 59, 58, ... 00, 59.
En appuyant sur le bouton (2) on augmente d'une unité la valeur des minutes : 00, 01, ... 59, 00.
Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) et la donnée configurée pour les minutes deviendra fixe.

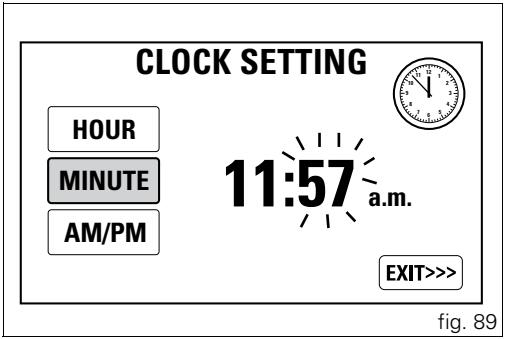


fig. 89

Réglage A.M./P.M.

Sélectionner la fonction « A.M./P.M. » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
La donnée commence à clignoter.
Sélectionner A.M. ou P.M. en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) et la donnée configurée deviendra fixe.

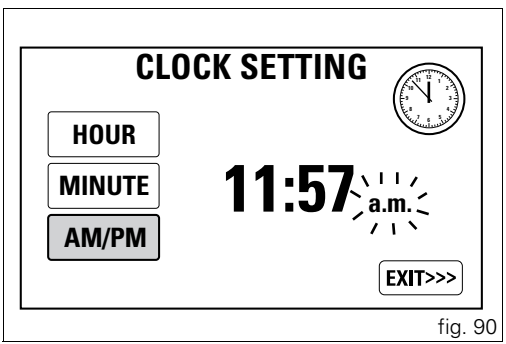


fig. 90

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

Remarque
À chaque coupure de la batterie l'horloge est remise à zéro et doit être de nouveau réglée par l'utilisateur.

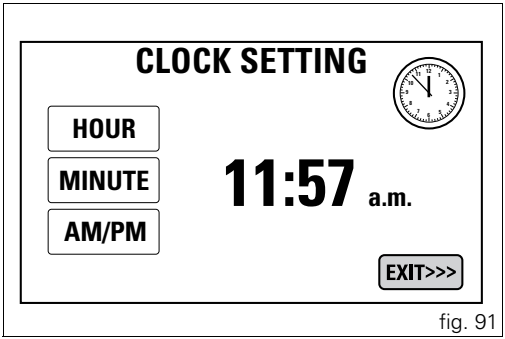


fig. 91

Réglage de la Date

Cette fonction permet à l'utilisateur d'afficher et de configurer / mettre à jour la date.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner la fonction « DATE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « DATE SETTING ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, les possibilités de réglage : YEAR, MONTH, DAY sont indiquées sur la gauche, alors que la date actuelle (exemple : 2012/ 01/27) est indiquée sur la droite.

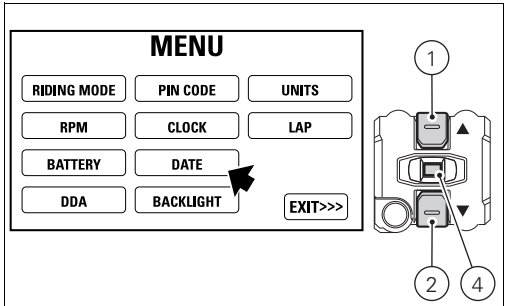


fig. 92

Réglage de l'année

Sélectionner la fonction « YEAR » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
La donnée relative à l'année commence à clignoter.
En appuyant sur le bouton (1) on diminue d'une unité la valeur de l'année : 2250, 2249, ... 2000, 2250.
En appuyant sur le bouton (2) on augmente d'une unité la valeur de l'année : 2000, 2001, ... 2250, 2000.
Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) et la donnée configurée pour l'année deviendra fixe.

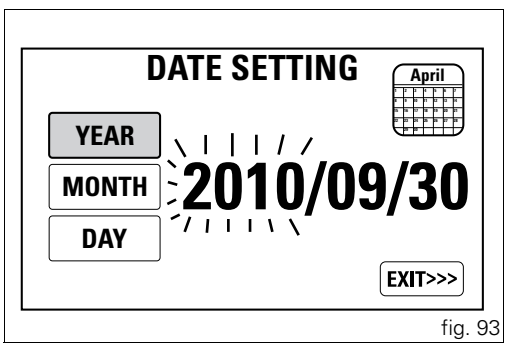


fig. 93

Réglage du mois

Sélectionner la fonction « MONTH » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
La donnée relative au mois commence à clignoter.
En appuyant sur le bouton (1) on diminue d'une unité la valeur du mois : 12, 11, ... 01, 12.
En appuyant sur le bouton (2) on augmente d'une unité la valeur du mois : 01, 02, ... 12, 01.
Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) et la donnée configurée pour le mois deviendra fixe.

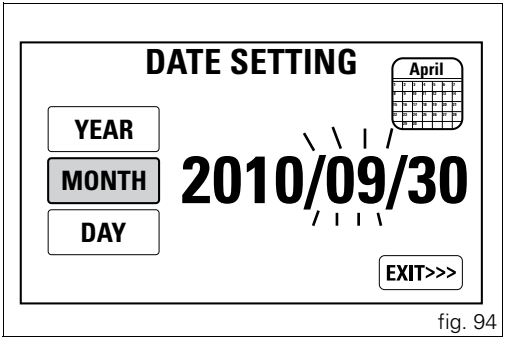


fig. 94

Réglage du jour

Sélectionner la fonction « DAY » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
La donnée relative au jour commence à clignoter.
En appuyant sur le bouton (1) on diminue d'une unité la valeur du jour : 31, 30, ... 01, 31.
En appuyant sur le bouton (2) on augmente d'une unité la valeur du jour : 01, 02, ... 31, 01.
Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) et la donnée configurée pour le jour deviendra fixe.

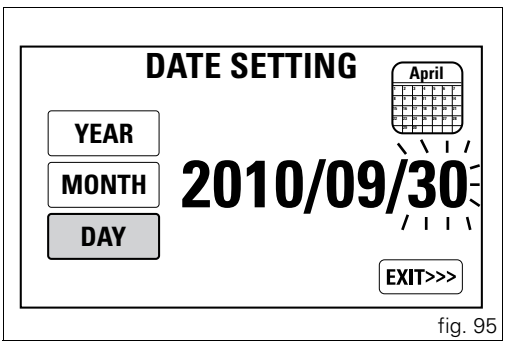


fig. 95

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

Remarque
Chaque fois que la batterie est débranchée l'information calendrier est remise à zéro et doit être configurée de nouveau par l'utilisateur.

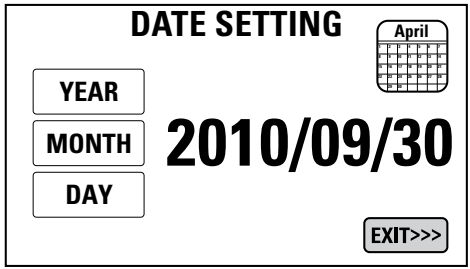


fig. 96

Réglage du fond de l'afficheur

Cette fonction permet à l'utilisateur de choisir le fond du tableau de bord.
Entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner la fonction « BACKLIGHT » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « BACKLIGHT ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, les configurations possibles du fond : DAY, NIGHT, AUTO sont indiquées sur la gauche avec le mode courant mis en évidence.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les types de fond du tableau de bord souhaités, en particulier on affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).
Une fois le type de fond sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour confirmer.
Le tableau de bord active instantanément l'éclairage de fond choisi par l'utilisateur et affiche l'indication correspondante.
En sélectionnant la configuration DAY (mode jour) le fond « blanc » de l'afficheur est activé en permanence pour une meilleure visibilité - configuration conseillée avec lumière extérieure intense.

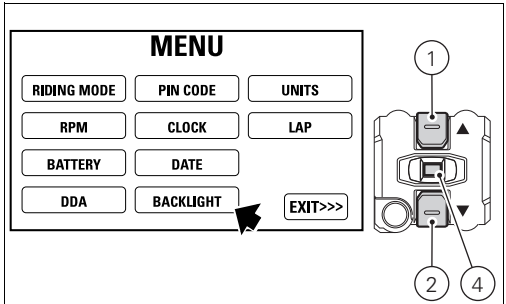


fig. 97

En sélectionnant la configuration NIGHT (mode nuit), le fond noir de l'afficheur est activé en permanence pour une visibilité plus atténuée - configuration conseillée avec lumière extérieure faible et/ou dans des conditions d'obscurité.
En sélectionnant la configuration AUTO (mode automatique), la couleur du fond est réglé automatiquement par rapport à l'intensité de lumière extérieure (détectée par un capteur). Si la lumière extérieure est intense, l'afficheur commutera sur fond blanc ; si la lumière extérieure est faible, l'afficheur commutera sur fond noir.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

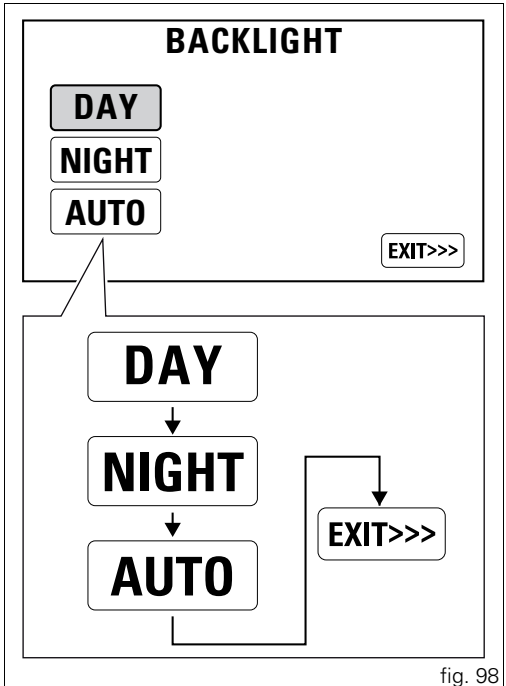


fig. 98

LAP

Les tours mémorisés précédemment avec la fonction « Réglage du tour » (fonction du MENU 1, voir page 68), peuvent être visualisés sur l'afficheur . Les informations pouvant être affichées sont le temps sur le tour, le nombre de tours (trs/mn) max et la vitesse maximale.
Les tours mémorisées peuvent être effacés.

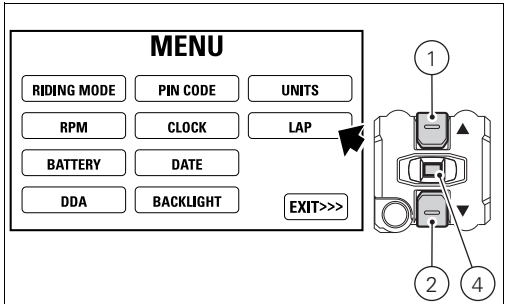


fig. 99

Affichage des tours mémorisés

Pour afficher les tours mémorisés, il faut entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner la fonction « LAP » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « LAP DATA ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, l'afficheur visualise :

- l'indication LAP suivie du numéro du tour (exemple : LAP 01) ;
- l'indication TIME suivi du temps sur le tour enregistré ;
- l'indication SPEED MAX suivie de la vitesse maximale enregistrée durant le tour ;
- l'indication RPM MAX suivie de la valeur de TRS/MN enregistrée durant le tour.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher un à la fois les tours mémorisés, en particulier :
avec le bouton (2) on affiche le tour suivant (affichage des tours par ordre croissant LAP 01 ... LAP 02 ... LAP 03 ..... LAP 30) et ensuite l'indication EXIT ;
avec le bouton (1) on affiche le tour précédent (affichage des tours par ordre décroissant LAP 30 ... LAP 29 ... LAP 28 ..... LAP 01) et ensuite l'indication EXIT.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

Remarque
La vitesse MAX mémorisée est celle indiquée sur l'afficheur (majorée de 5 %).

Remarque
Si aucune donnée n'est mémorisée, le chronomètre qui indique « -.--.-- », le nombre de trs/mn MAX = ----- et la vitesse MAX = ----- sont affichés.

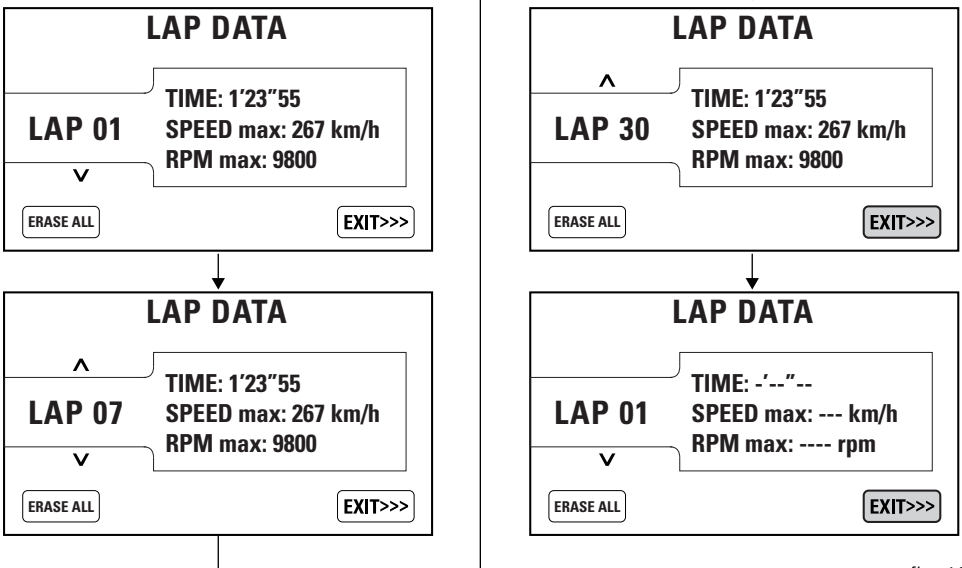

LAP DATA
LAP 01
TIME: 1'23"55
SPEED max: 267 km/h
RPM max: 9800
ERASE ALL
EXIT>>>
LAP DATA
LAP 07
TIME: 1'23"55
SPEED max: 267 km/h
RPM max: 9800
ERASE ALL
EXIT>>>
LAP DATA
LAP 30
TIME: 1'23"55
SPEED max: 267 km/h
RPM max: 9800
ERASE ALL
EXIT>>>
LAP DATA
LAP 01
TIME: -'--"--
SPEED max: --- km/h
RPM max: ---- rpm
ERASE ALL
EXIT>>>

fig. 100

Effacement des tours mémorisés

Pour effacer les tours mémorisés, il faut entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner la fonction « LAP » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « LAP DATA » où sont affichés les tours mémorisés.
En appuyant sur le bouton (4) on affiche l'indication ERASE ALL.
L'effacement doit être confirmé en appuyant sur le bouton (4) pendant 3 secondes. Au bout de ces 3 secondes, l'afficheur du tableau de bord :

- visualise l'indication ERASE LAP PLEASE WAIT... pendant 3 secondes ;
- visualise l'indication ERASE OK pendant 2 secondes pour indiquer le résultat de l'effacement.

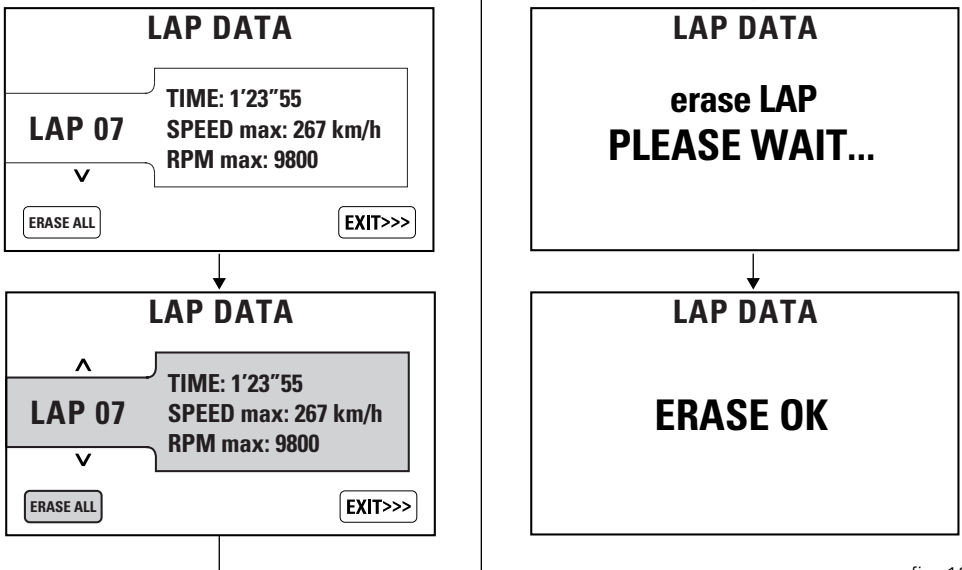

LAP DATA
LAP 07
TIME: 1'23"55
SPEED max: 267 km/h
RPM max: 9800
ERASE ALL
EXIT>>>
LAP DATA
LAP 07
TIME: 1'23"55
SPEED max: 267 km/h
RPM max: 9800
ERASE ALL
EXIT>>>
LAP DATA
erase LAP
PLEASE WAIT...
LAP DATA
ERASE OK

fig. 101

L'effacement est une commande unique qui efface tous les tours mémorisés. Une fois l'effacement terminé, les tours de 01 à 30 sont affichés avec tous les paramètres à la valeur indéfinie « – » (temps = -'--'' --, trs/mn = -----, vitesse = ---).

Remarque
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

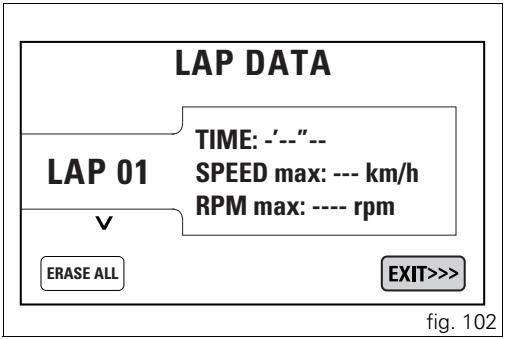


fig. 102

Configuration des unités de mesure

Cette fonction permet de modifier et de forcer les unités de mesure des grandeurs affichées, indépendamment de la configuration Pays présente. Pour effectuer la configuration manuelle des unités de mesure, il faut entrer dans le MENU de Configuration.
Sélectionner la fonction « UNITS » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « UNITS SETTING ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, la liste des grandeurs pour lesquelles il est possible d'établir l'unité de mesure est indiquée sur la gauche :

- vitesse (SPEED) ;
- température (TEMPERATURE) ;
- consommation carburant (CONSUMPTION) ;
- restauration des paramètres automatiques (DEFAULT).

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

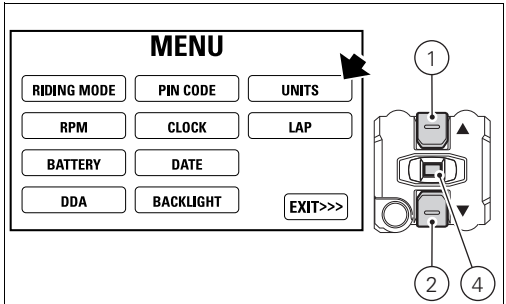


fig. 103

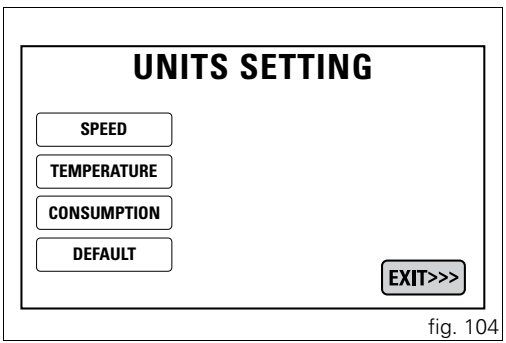


fig. 104

Configuration des unités de mesure : Vitesse

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la vitesse (ainsi que de la distance parcourue).
On entre dans le Menu « UNITS SETTING », comme décrit aux pages précédentes (voir « Configuration des unités de mesure »).
Sélectionner la fonction « SPEED » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « SPEED ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, on a l'indication de l'unité de mesure actuellement en usage, suivie de la liste des unités de mesure possibles : km/h, mph.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, en particulier on affiche la suivante avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2).
Une fois l'unité de mesure sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour confirmer et l'unité de mesure sélectionnée est mémorisée et l'indication EXIT est affichée automatiquement.
L'unité de mesure sélectionnée sera utilisée par le tableau de bord pour les grandeurs suivantes :

- Vitesse véhicule et Vitesse moyenne (km/h ou mph) ;
- Compteur kilométrique, Trip 1, Trip 2 et Trip Fuel (km ou MI).

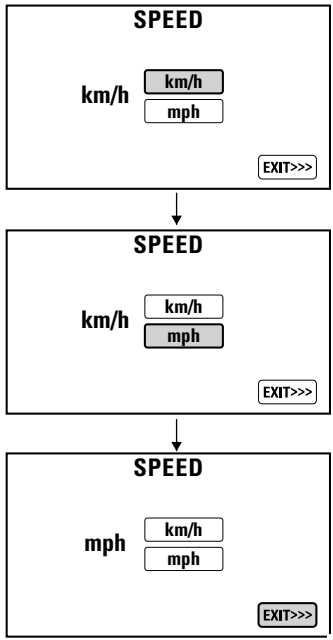


fig. 105

Configuration des unités de mesure :
Température

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la température.
On entre dans le Menu « UNITS SETTING », comme décrit aux pages précédentes (voir « Configuration des unités de mesure »).
Sélectionner la fonction « TEMPERATURE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « TEMPERATURE ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, on a l'indication de l'unité de mesure actuellement en usage, suivie de la liste des unités de mesure possibles : °C, °F.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, en particulier on affiche la suivante avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2).
Une fois l'unité de mesure sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour confirmer et l'unité de mesure sélectionnée est mémorisée et l'indication EXIT est affichée automatiquement.
L'unité de mesure sélectionnée sera utilisée par le tableau de bord pour les grandeurs suivantes :

- Température du liquide de refroidissement moteur et Température de l'air ambiant extérieur.

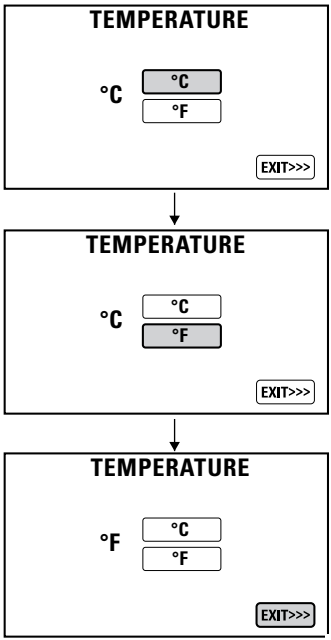


fig. 106

Configuration des unités de mesure :
Consommation carburant

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la consommation de carburant.
On entre dans le Menu « UNITS SETTING », comme décrit aux pages précédentes (voir « Configuration des unités de mesure »).
Sélectionner la fonction « CONSUMPTION » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
On entre dans le Menu « CONSUMPTION ».
Lorsqu'on entre dans la fonction, on a l'indication de l'unité de mesure actuellement en usage, suivie de la liste des unités de mesure possibles : L / 100 km, km / L, mpg (UK), mpg (USA).
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, en particulier on affiche la suivante avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2).
Une fois l'unité de mesure sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour confirmer et l'unité de mesure sélectionnée est mémorisée et l'indication EXIT est affichée automatiquement.
L'unité de mesure sélectionnée sera utilisée par le tableau de bord pour les grandeurs suivantes :
- Consommation instantanée et Consommation moyenne.

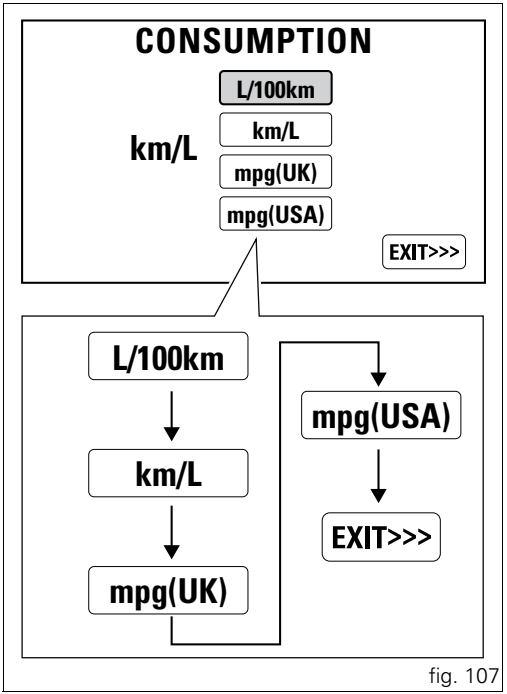


fig. 107

Configuration des unités de mesure : Restauration des paramètres automatiques

Cette fonction permet de restaurer la configuration automatique des unités de mesure de toutes les grandeurs affichées par le tableau de bord.
On entre dans le Menu « UNITS SETTING », comme décrit aux pages précédentes (voir « Configuration des unités de mesure »).
Sélectionner la fonction « DEFAULT » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pendant 3 secondes. L'afficheur visualisera l'indication PLEASE WAIT... pendant 3 secondes et ensuite l'indication DEFAULT OK pendant 2 secondes, et enfin la page du Menu UNITS SETTING avec l'indication EXIT. Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

Tableau des unités de mesure

	TOT TRIP 1 TRIP 2 TRIP FUEL	**VITESSE VITESSE MOYENNE**	**T_ENGINE T_AIR**	**CONSOMMATION INSTANTANÉE CONSOMMATION MOYENNE**
Europe	km	km/h	°C	l/100 km
UK	MI (milles)	mph	°C	mpg UK
USA	MI (milles)	mph	°F	mgp USA
Canada	km	km/h	°C	l/100 km
France	km	km/h	°C	l/100 km
Japon	km	km/h	°C	l/100 km
Brésil	km	km/h	°C	l/100 km
Taiwan	km	km/h	°C	l/100 km
Chine	km	km/h	°C	l/100 km

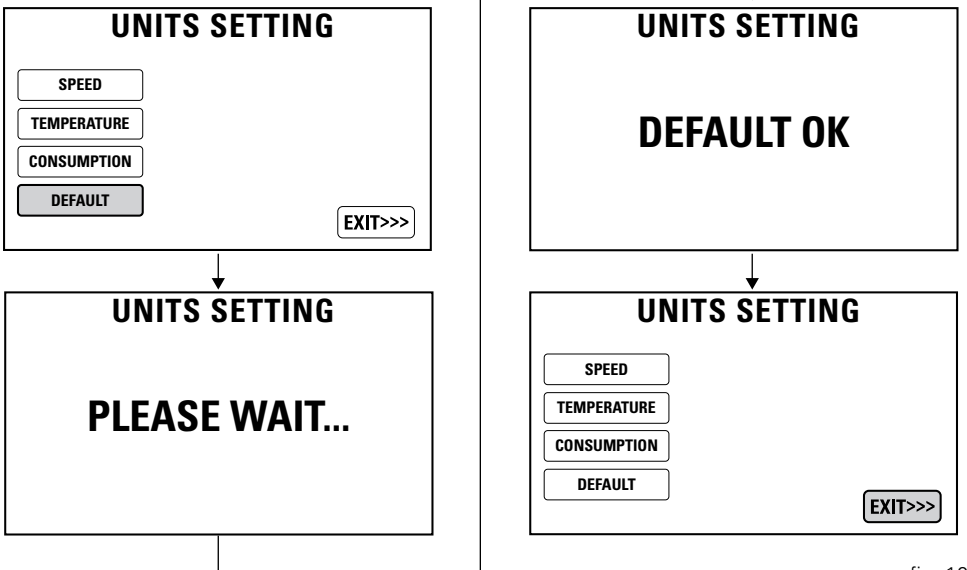

UNITS SETTING
SPEED
TEMPERATURE
CONSUMPTION
DEFAULT
EXIT>>>
UNITS SETTING
PLEASE WAIT...
UNITS SETTING
DEFAULT OK
UNITS SETTING
SPEED
TEMPERATURE
CONSUMPTION
DEFAULT
EXIT>>>

fig. 108

Autres fonctions

UP-MAP

Cette fonction sert d'interface durant le téléchargement de la configuration Performance du dispositif UP-MAP (clé) à la centrale commande moteur, en cours de montage du kit échappements Performance (réf. 96450211B) - kit silencieux Performance (réf. 96450311B).

Remarque
Les kit échappements Performance (réf. 96450211B) - kit silencieux Performance (réf. 96450311B) sont achetables chez un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

Attention
Pour installer les kit échappements Performance (réf. 96450211B) - kit silencieux Performance (réf. 96450311B), s'adresser à un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

Le dispositif peut être utilisé dans les conditions suivantes : Key-On, mais moteur arrêté. Quand le dispositif UP-MAP est relié au motocycle, ces conditions sont contrôlées et si elles sont toutes

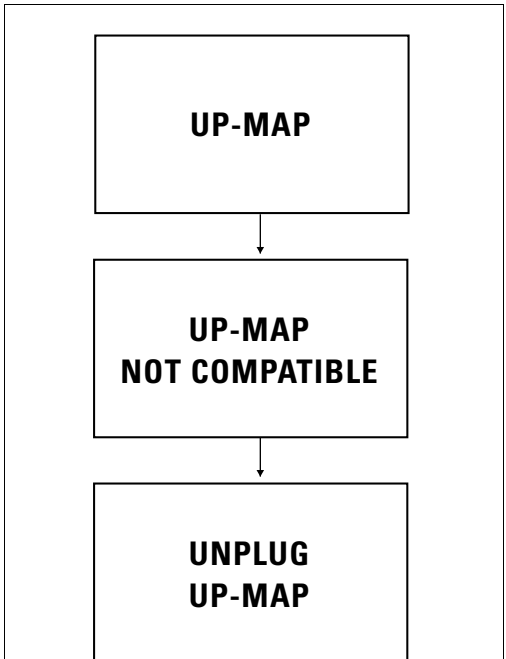


fig. 109

vérifiées la communication entre le dispositif UP-MAP, la centrale commande moteur et le tableau de bord commence.
La présence du dispositif UP-MAP dans le système est signalée par l'indication « UP-MAP » visualisée sur l'afficheur.

Si l'authentification du dispositif n'a pas été menée à bonne fin, l'indication UP-MAP NOT COMPATIBLE est affichée pendant 3 secondes, suivie de l'indication UNPLUG UP-MAP pour signaler à l'utilisateur qu'il doit déconnecter le dispositif du motocycle.

Si le téléchargement est possible, l'afficheur visualise l'indication RACING (en cours de montage du kit silencieux Performance) ou l'indication RACING EVO (en cours de montage du kit échappement complet Performance) ;
l'indication DOWNLOAD ;
le bouton OK.
Appuyer sur le bouton (4) pour autoriser le téléchargement de la configuration indiquée.

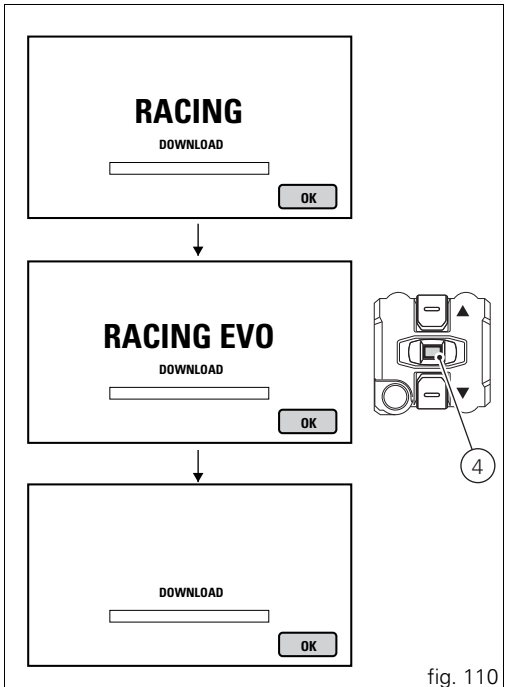


fig. 110

Si le téléchargement n'est pas possible et la configuration à télécharger est déjà présente dans le boîtier électronique, l'indication MAP ALREADY PRESENT et le bouton EXIT sont affichés. Appuyer sur le bouton (4) pour sortir. Après avoir appuyé sur le bouton (4) ou au bout de 10 secondes sans aucune pression du bouton (4), l'indication UNPLUG UP-MAP est affichée pour signaler à l'utilisateur qu'il doit déconnecter le dispositif du motocycle.

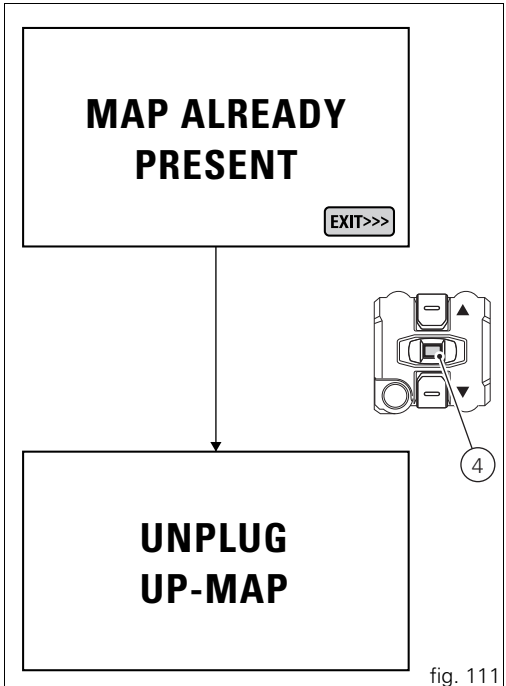


fig. 111

Pendant le téléchargement, l'afficheur visualise l'indication RACING (configuration pour kit silencieux Performance) ou l'indication RACING EVO (configuration pour kit échappement complet Performance), l'indication DOWNLOAD IN PROGRESS et la barre de téléchargement qui est remplie progressivement (pendant environ 5 secondes).

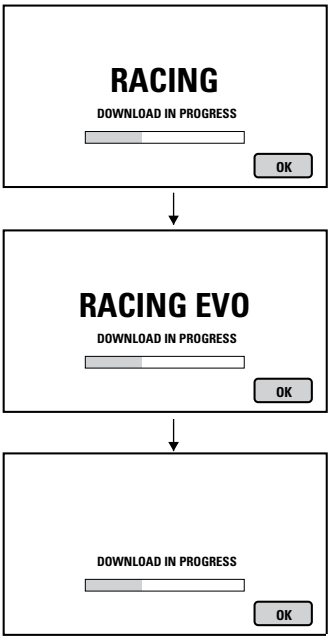


fig. 112

Une fois le téléchargement terminé, l'afficheur visualise pendant 3 secondes l'indication RACING (configuration pour kit silencieux Performance) ou l'indication RACING EVO (configuration pour kit échappement complet Performance), l'indication COMPLETED et la barre de téléchargement pleine.

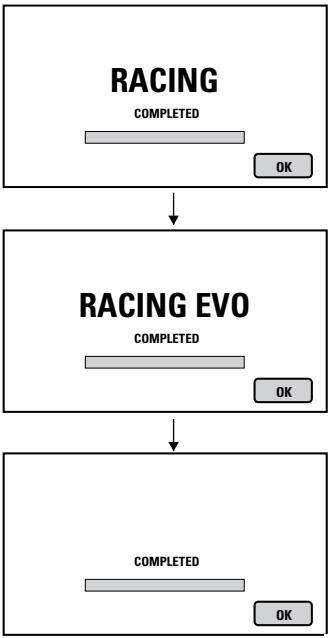


fig. 113

Au bout de ces 3 secondes, si tout à été mené à bonne fin, l'afficheur visualise l'indication UNPLUG UP-MAP pour signaler à l'utilisateur qu'il doit déconnecter le dispositif du motocycle.
L'indication UNPLUG UP-MAP reste affichée jusqu'à ce que le dispositif UP-MAP soit déconnecté du motocycle. Quand le dispositif UP-MAP est déconnecté du motocycle, l'afficheur visualise pendant 3 secondes l'indication PLEASE WAIT ... et ensuite la « page-écran standard ».

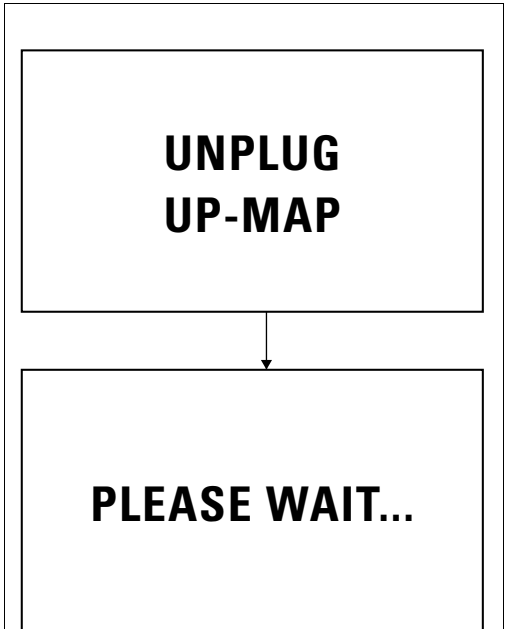


fig. 114

Chaque fois que l'on détecte un dysfonctionnement du dispositif UP-MAP ou quelque opération de la procédure de téléchargement n'a pas été menée à bonne fin, l'afficheur du tableau de bord visualise pendant 3 secondes l'indication DOWNLOAD ABORTED, suivie de l'indication UNPLUG UP-MAP.

Remarque
En cas de Key-Off accidentel du motocycle ou de déconnexion du dispositif UP-MAP avant la fin des opérations de téléchargement de configuration, la procédure de téléchargement est considérée comme non valide.

Remarque
Lorsque le dispositif UP-MAP est relié au véhicule, le démarrage du moteur est inhibé. Il est impossible d'utiliser le motocycle si le dispositif UP-MAP est connecté.

Capteur de temps sur le tour à infrarouges

Le tableau de bord permet la gestion du start / stop du temps sur le tour de la fonction LAP en utilisant le « capteur de temps sur le tour » à infrarouges.

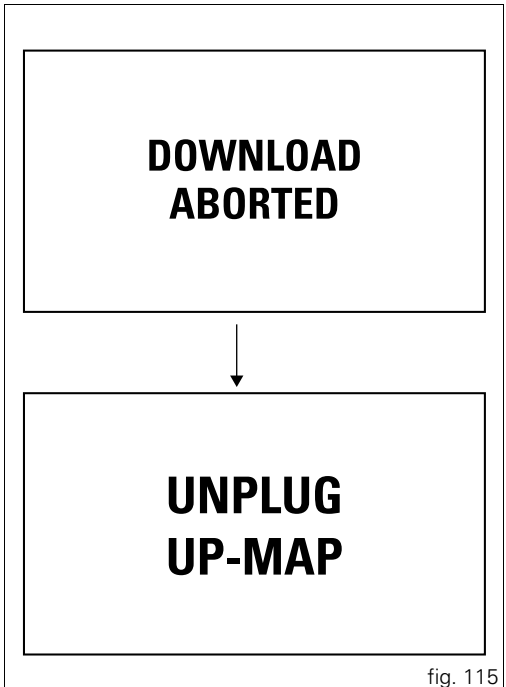


fig. 115

Couleur de fond de l'afficheur

Le tableau de bord peut régler automatiquement la couleur de fond de l'afficheur en fonction de la lumière extérieure.
Si la fonction BACKLIGHT - AUTO est active, quand le capteur détecte une « lumière faible » (nuit) le tableau de bord passe au mode d'affichage sur fond noir (NIGHT) ; vice versa quand le capteur détecte une lumière « significative » (jour) le tableau de bord passe au mode d'affichage sur fond blanc (DAY).

Il est possible de personnaliser cette fonction au travers du MENU de Configuration ; sélectionner la fonction « BACKLIGHT » et entrer dans le Menu « BACKLIGHT » :
- en programmant un des deux modes NIGHT ou DAY en permanence, ou
- en programmant le mode d'affichage automatique AUTO.

Se référer au paragraphe (« Réglage du fond de l'afficheur »).

Remarque

Si la tension d'alimentation est supérieure à 16 V, l'éclairage de fond est désactivé, alors que si la tension d'alimentation est inférieure à 8 V, l'éclairage de fond s'éteint.

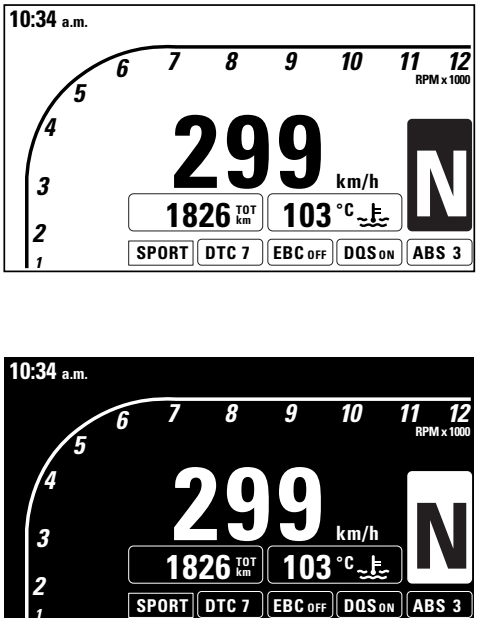


fig. 116

Contrôle des feux

Feu de croisement / de route

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant l'allumage et l'extinction du phare.

Lors du Key-On les feux de croisement et de route restent éteints (Off), seulement les feux de position s'allument.
Après avoir mis le moteur en marche, le feu de croisement sera activé ; le moteur en marche, le fonctionnement standard des feux est rétabli : il est possible de commuter le feu de croisement avec le feu de route et vice versa avec le bouton 1 en position A (fig. 117), ou d'effectuer l'appel de phares (Flash) avec le bouton 1 en position B (fig. 117).

Si lors du Key-On le moteur ne démarre pas, il est toutefois possible d'activer les feux de croisement et de route en appuyant sur le bouton 1 en position A (fig. 117) situé sur le commutateur gauche ; en appuyant la première fois sur le bouton, les feux de croisement sont activés ; avec les pressions suivantes on a une commutation continue entre le feu de croisement et le feu de route. Si dans un délai de 60 secondes à partir de la première pression du bouton le moteur ne démarre pas, les feux de

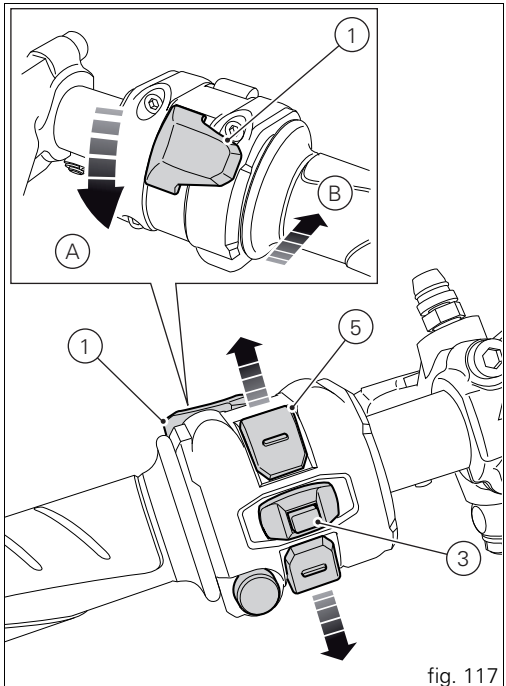


fig. 117

croisement et de route sont de nouveau désactivés (Off).
Au cas où le feu de croisement ou de route serait activé avant que le moteur démarre (suivant la procédure décrite plus haut), durant le démarrage du moteur le phare s'éteint automatiquement et se rallume quand le moteur est en marche.

Clignotants

Le tableau de bord effectue la « rentrée / rétraction » automatique des clignotants.
Après avoir activé un des deux clignotants, il est possible de les désactiver au moyen du bouton (3, fig. 117) situé sur le commutateur gauche.
Au cas où la remise à zéro manuelle de la commande clignotant ne serait pas exécutée, le tableau de bord désactive automatiquement le clignotant après avoir parcouru 500 m (0,3 MI) dès son activation. Le comptage de la distance parcourue pour réaliser la désactivation automatique est activé seulement à des vitesses inférieures à 80 km/h (50 mph).
Si le calcul de la distance parcourue pour réaliser la désactivation automatique est activé et que l'on dépasse par la suite la vitesse de 80 km/h (50 mph), le calcul est interrompu et ne recommencera que lorsque la vitesse descendra au-dessous du seuil indiqué.

Fonction PARKING

La fonction PARKING permet d'activer les feux de position avant et arrière quand le motocycle est à l'arrêt pour être visible en cas de stationnement.
Il est possible d'activer cette fonction en appuyant sur le bouton (5, fig. 117) pendant 3 secondes dans les 60 secondes suivant l'arrêt du motocycle (après le Key-Off).
Une fois la fonction activée, l'icône PARKING reste visualisée sur l'afficheur pendant 3 secondes et les feux restent allumés jusqu'à ce que la tension batterie reste ≥ (supérieure ou égale à) 11.7 V. Pour des tensions > (supérieures à) 11.7 V les feux s'éteignent automatiquement afin de préserver l'état de la batterie.

Pour pouvoir interrompre la fonction, il est nécessaire de mettre le contact (Key-On) et de couper le contact (Key-Off).

Remarque
En cas de coupure imprévue de la batterie à n'importe quel moment lorsque cette fonction est activée, le tableau de bord la désactivera une fois la tension rétablie.

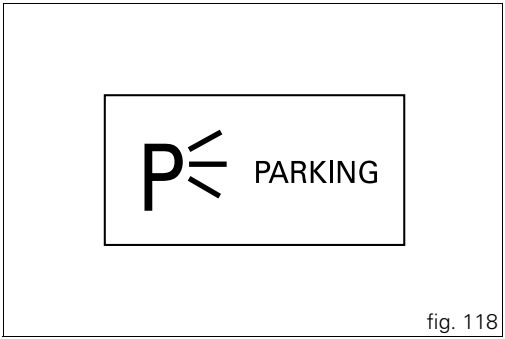


fig. 118

Remarque
L'utilisation fréquente de cette fonction peut réduire considérablement l'état de charge de la batterie ; Ducati conseille d'utiliser cette fonction seulement en cas de nécessité.

Le système antidémarrage électronique (immobilizer)

Pour une meilleure protection antivol, le motocycle est équipé d'un système électronique de blocage du moteur / système antidémarrage électronique (IMMOBILIZER), qui est activé automatiquement chaque fois que l'on coupe le contact.
Chaque clé renferme un dispositif électronique de modulation du signal émis au démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'il autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 119)

Le motocycle est livré avec 2 clés.
Ces clés contiennent le code du système antidémarrage électronique.
Les clés (B) sont celles d'usage courant et servent pour :

- le démarrage ;
- l'ouverture du bouchon du réservoir de carburant ;
- le déverrouillage de la serrure de la selle.

Attention

Il est conseillé d'employer une seule des deux clés pour utiliser le motocycle.

Fonctionnement

Chaque fois que l'on tourne la clé du commutateur de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, s'adresser au réseau d'assistance Ducati.

Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.
Toujours utiliser la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

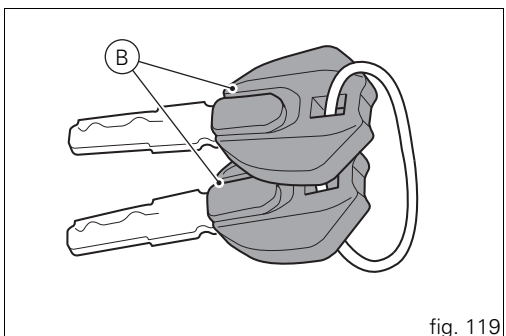


fig. 119

Double des clés

En cas de besoin de clés supplémentaires, s'adresser au réseau d'assistance Ducati en apportant toutes les clés disponibles.
Le réseau d'assistance Ducati effectuera la mémorisation de toutes les clés neuves et de celles déjà en possession du client.
Le réseau d'assistance Ducati pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.
Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, le nouveau propriétaire doit absolument entrer en possession de toutes les clés.

Déblocage du motocycle par PIN CODE

En cas de dysfonctionnement du système de reconnaissance de la clé ou de dysfonctionnement de la clé, le tableau de bord permet à l'utilisateur de saisir son propre PIN CODE pour le déblocage momentané du véhicule. Si la fonction PIN CODE n'est pas active, le tableau de bord n'active pas la page de saisie du code de déblocage, mais il affiche la page-écran standard, active l'erreur E-Lock de sorte à signaler à l'utilisateur la présence d'un problème de lecture / reconnaissance de la clé et désactive l'entrée dans le MENU de Configuration. L'indication d'erreur E-Lock doit rester affichée jusqu'au prochain Key-Off.

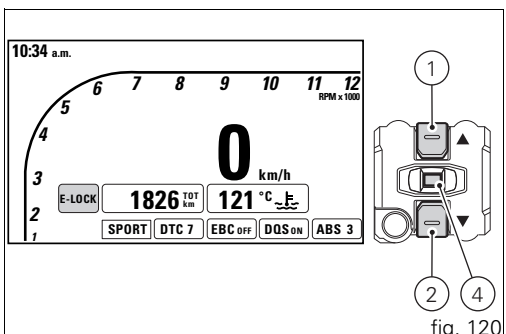


fig. 120

Si la fonction PIN CODE est active, le tableau de bord active la page de saisie du code de déblocage et affiche l'indication INSERT PIN CODE et au-dessous quatre tirets surlignés en vert « - - - - ».
Saisie du code :

1) Appuyer sur le bouton (4) ;
2) Seulement un chiffre indiquant « 0 » est affiché en vert ;
3) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) À chaque pression du bouton A (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
5) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;
6) Répéter les opérations des points 2) - 5) jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.

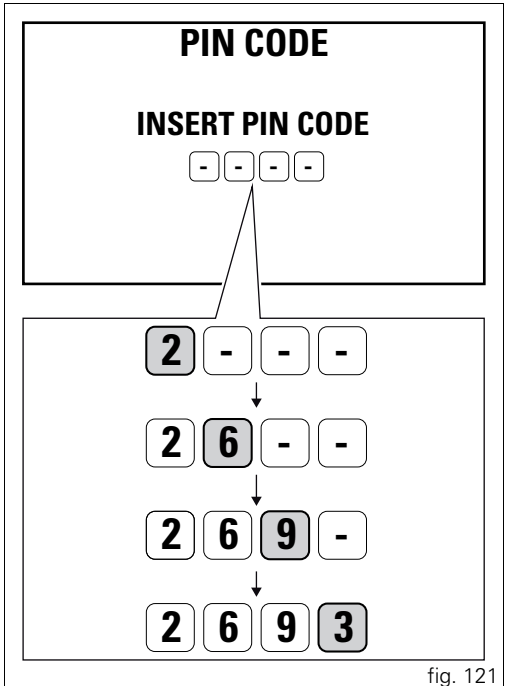


fig. 121

Après avoir appuyé sur le (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre,

- si le PIN CODE n'est pas correct, le tableau de bord affiche l'indication WRONG pendant 3 secondes et affiche de nouveau les quatre tirets « - - - - » pour permettre une nouvelle tentative de saisie du code. Le nombre de tentatives possibles est réglé sur la base d'un temps prédéfini de 2 minutes. Une fois ce temps écoulé, le tableau de bord passe à la page-écran standard, active l'erreur E-Lock et désactive l'entrée dans le MENU de Configuration.
- s'il y a un problème durant la vérification du PIN CODE, le tableau de bord affiche l'indication ERROR pendant 3 secondes et se comporte comme dans la situation de WRONG.
- si le PIN CODE est correct, le tableau de bord affiche l'indication CORRECT pendant 3 secondes pour passer ensuite à la « page-écran standard » et active l'erreur E-Lock de sorte à signaler à l'utilisateur la présence d'un problème de lecture / reconnaissance de la clé.

Remarque

S'il y a lieu de suivre cette procédure pour démarrer le motocycle, il faut s'adresser immédiatement à un atelier agréé Ducati pour résoudre le problème.

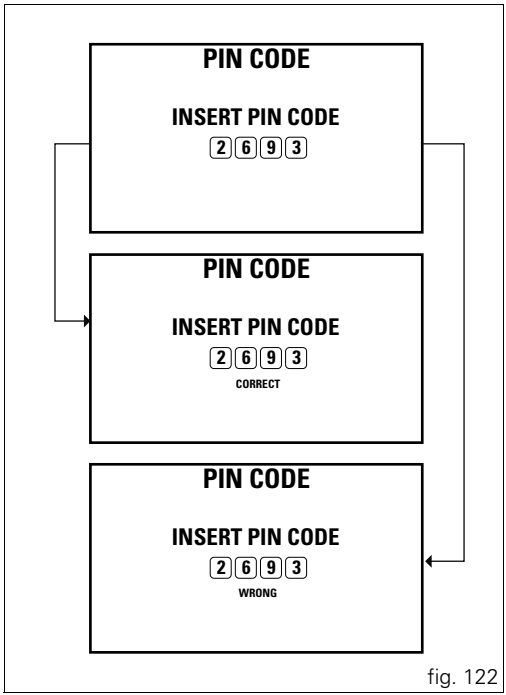


fig. 122

Commandes pour la conduite

Attention
Ce chapitre illustre le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 123)

1) Tableau de bord.
2) Commutateur gauche.
3) Levier de commande embrayage.
4) Pédale de commande frein arrière.
5) Commutateur droit.
6) Poignée des gaz.
7) Levier de commande frein avant.
8) Sélecteur de vitesse.

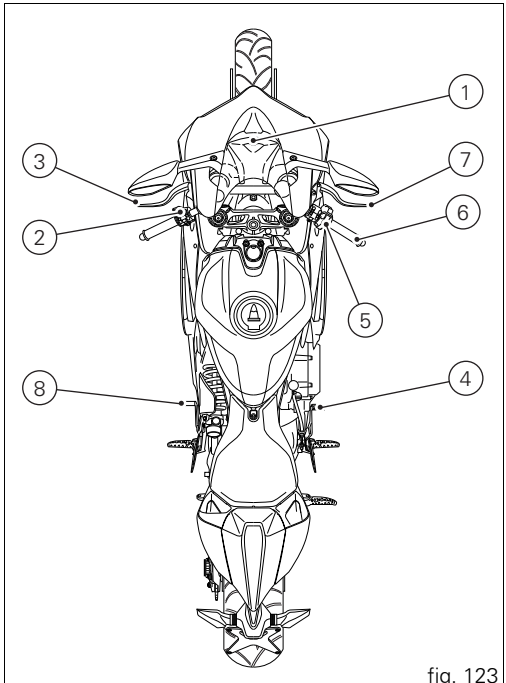


fig. 123

Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 124)

Il se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

A) ON : il active le fonctionnement des feux et du moteur ;
B) OFF : il désactive le fonctionnement des feux et du moteur ;
C) LOCK : direction bloquée ;
D) P : feu de position allumé et direction bloquée.

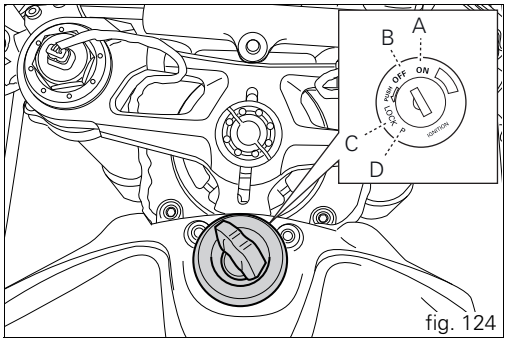


fig. 124

Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée aux positions (B), (C) et (D).

Commutateur gauche (fig. 125)

1) Inverseur, commande sélection feu, à deux positions (fig. 125) :
   (A) à chaque pression vers le bas on a la commutation du feu de croisement allumé avec le feu de croisement et feu de route allumés.
   (B) poussé latéralement = appel de phares (FLASH), fonction « Start-Stop Lap ».

2) Bouton = clignotant à trois positions (fig. 125) :
   position centrale = éteint ;
   position = changement de direction à gauche ;
   position = changement de direction à droite.

3) Bouton de désactivation des clignotants, activation du mode de conduite « Riding Mode » et navigation du menu.

4) Bouton = avertisseur sonore.

5) Bouton de navigation du menu, défilement de l'afficheur et mise à zéro TRIP 1 et TRIP 2.

6) Bouton de navigation du menu, défilement de l'afficheur.

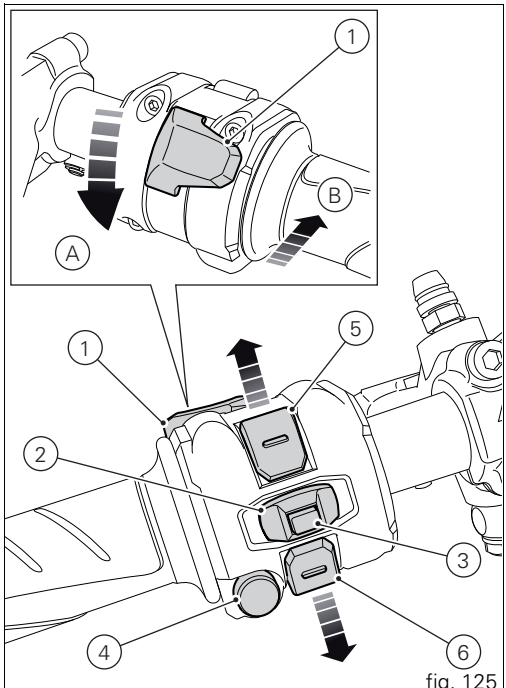


fig. 125

Levier de commande embrayage (fig. 126)

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) pour le réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le demi-guidon.
La molette (2) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier.
L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement (moteur) à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

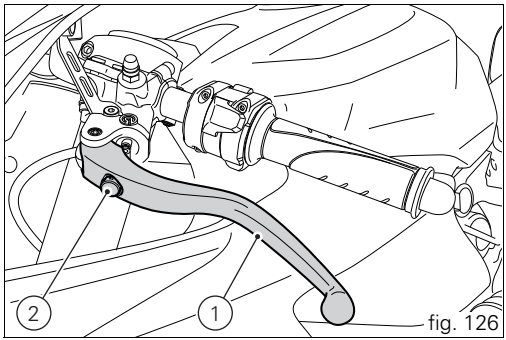


fig. 126

Attention
Le levier d'embrayage doit être réglé motocycle arrêté.

Important
Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille latérale baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille latérale doit être repliée).

Commutateur droit (fig. 128)

1) Contacteur rouge ALLUMAGE / EXTINCTION.
2) Bouton noir DÉMARRAGE DU MOTEUR.

Le contacteur (1) a trois positions d'utilisation, à savoir :

A) centrale : RUN OFF. Dans cette position, il est impossible de démarrer le moteur et tous les dispositifs électroniques sont éteints.
B) poussé vers le bas : ALLUMAGE / EXTINCTION. Dans cette position, il est possible d'allumer (Key-On) et d'éteindre (Key-Off) le système.
C) poussé vers le haut : RUN ON. Cette position est la seule qui permet de démarrer le moteur en appuyant sur le bouton noir (2).

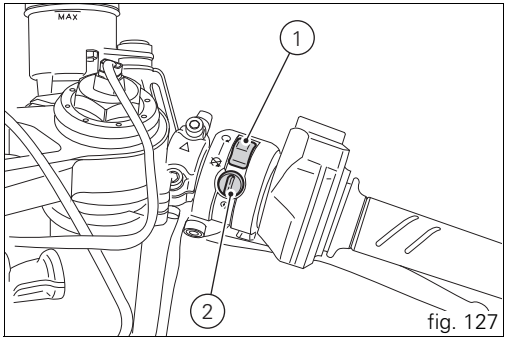


fig. 127

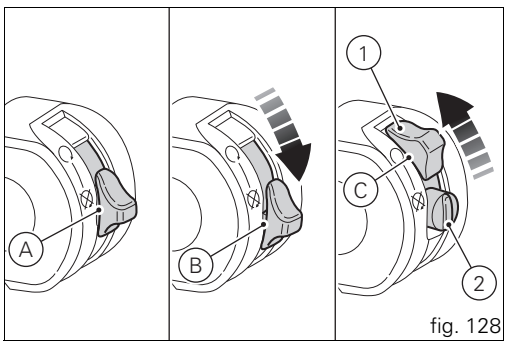


fig. 128

Poignée des gaz (fig. 129)

La poignée des gaz (1, fig. 129), au côté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

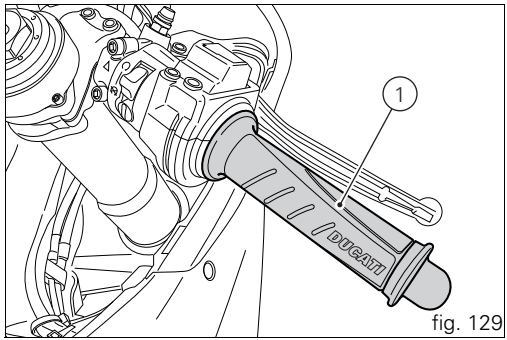


fig. 129

Levier de commande frein avant (fig. 130)

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1, fig. 130) vers la poignée des gaz. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce dispositif car son fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande (1, fig. 130) est doté d'une molette (2, fig. 130) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le demi-guidon. La molette (2, fig. 130) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier.

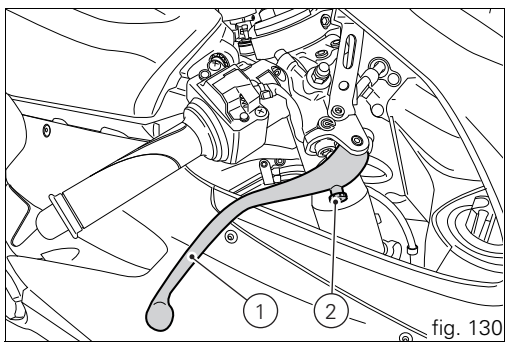


fig. 130

Pédale de commande frein arrière (fig. 131)

Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1, fig. 131), pied vers le bas.
Le système de commande est du type hydraulique.

Sélecteur de vitesse (fig. 132)

Le sélecteur de vitesse (1, fig. 132 a une position centrale de repos N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (2, fig. 4) sur le tableau de bord.
La pédale peut être déplacée :
en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1^{e} vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;

en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2^{e} vitesse et ensuite la 3^{e}, 4^{e}, 5^{e} et 6^{e} vitesse.
À chaque déplacement du sélecteur correspond un seul passage de vitesse.

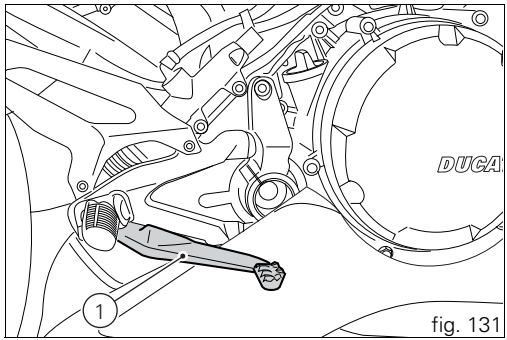


fig. 131

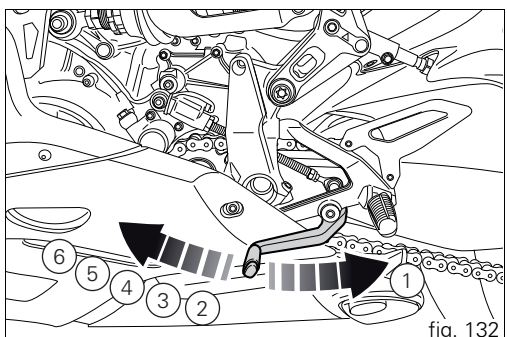


fig. 132

Réglage de la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière par rapport au repose-pied.
Pour modifier la position de la pédale, procéder comme suit :

Sélecteur de vitesse

bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).

Remarque
L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que le sélecteur de vitesse soit dans la position voulue. Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

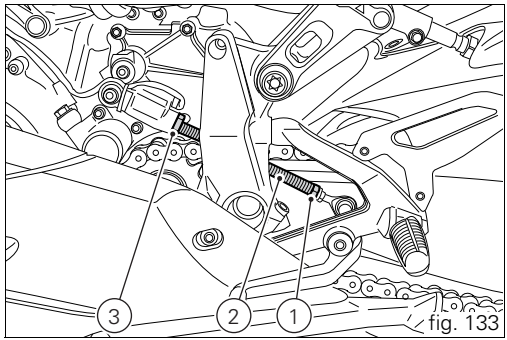


fig. 133

Pédale de commande frein arrière (fig. 134)

Desserrer le contre-écrou (7).
Tourner la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrer le contre-écrou (7).
En appuyant d'une main sur la pédale (8), vérifier la présence d'un jeu d'environ 1,5 ÷ 2 mm avant le commencement de l'action de freinage.
Si ce n'est pas le cas, modifier la longueur de l'axe de commande du maître-cylindre.

Attention
Pour le réglage de la pédale, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

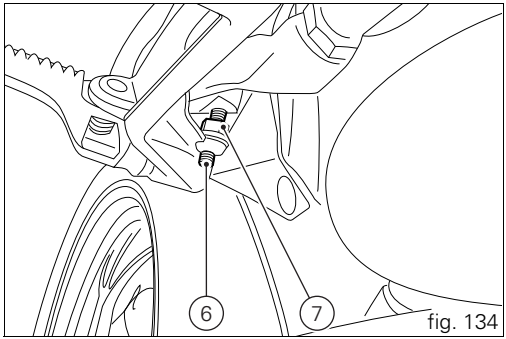


fig. 134

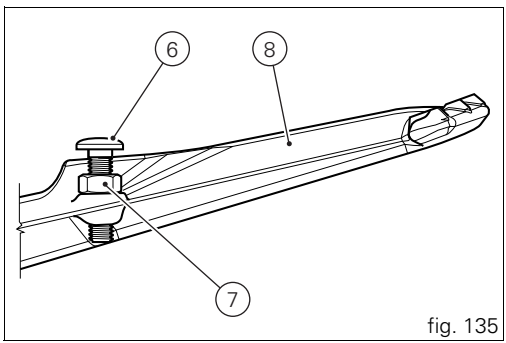


fig. 135

Principaux éléments et dispositifs

Position sur le motocycle (fig. 136)

1) Bouchon réservoir de carburant.
2) Serrure de la selle.
3) Béquille latérale.
4) Rétroviseurs.
5) Dispositifs de réglage de la fourche avant.
6) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière.
7) Catalyseur (les deux côtés).
8) Silencieux d'échappement (les deux côtés) (voir « Attention » à la page 196).

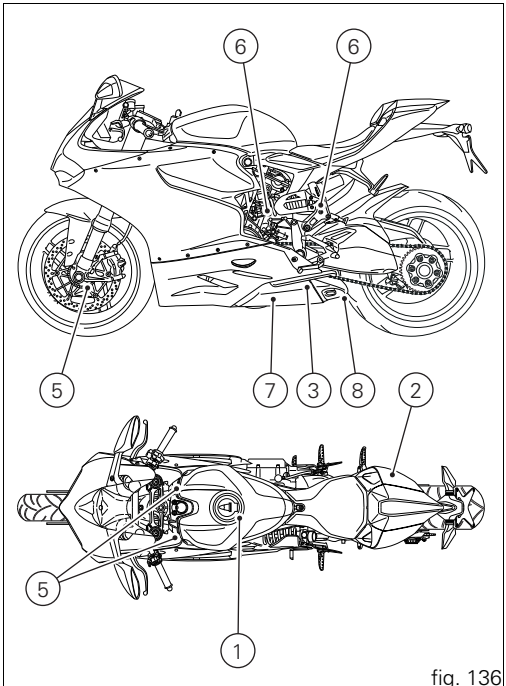


fig. 136

Bouchon du réservoir de carburant

Ouverture

Lever le cache (1fig. 137) de protection et insérer la clé dans la serrure. Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.
Soulever le bouchon (2, fig. 138).

Fermeture

Refermer le bouchon (2, fig. 138) avec la clé insérée et le pousser dans son logement. Retirer la clé et refermer le cache de protection (1, fig. 137) de la serrure.

Remarque
La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.

Attention
Après chaque ravitaillement (voir page 197) toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement positionné et fermé.

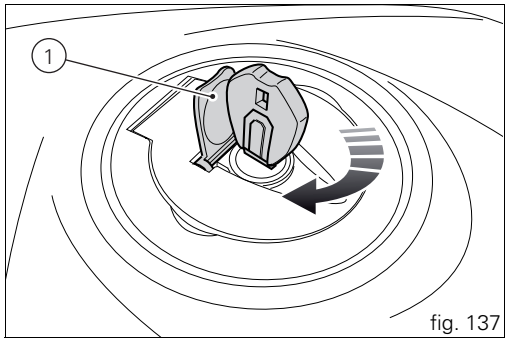


fig. 137

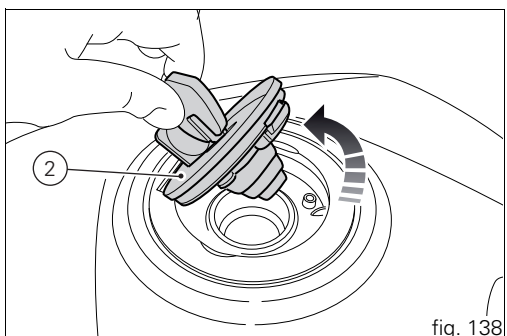


fig. 138

Serrure de selle

Ouverture (fig. 139)

Insérer la clé dans la serrure (1) et la tourner jusqu'au déclic du crochet de selle.
Tirer doucement vers le haut l'arrière de la selle (2) et soulever la jusqu'à son extraction.

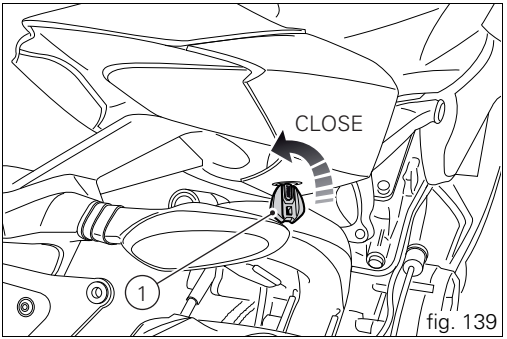


fig. 139

Fermeture (fig. 140)

Introduire les crochets du fond de selle sous le sous-cadre arrière.
Exercer une pression sur la partie arrière de la selle jusqu'à entendre l'encliquetage de l'axe à l'intérieur du verrou.
S'assurer de son enclenchement en tirant la selle passager modérément vers le haut.

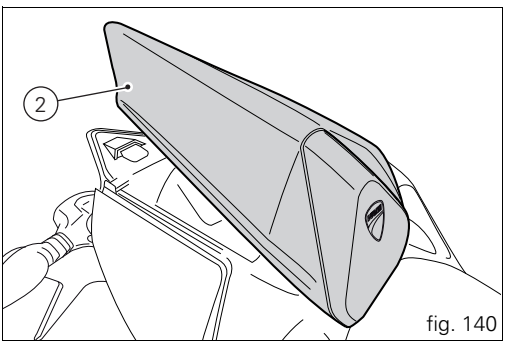


fig. 140

Béquille latérale (fig. 141)

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
En pente, toujours garer le motocycle avec sa roue arrière tournée vers le bas.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyer le pied sur la béquille (1) - en tenant des deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Incliner le motocycle jusqu'à ce que la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de « repos » (position horizontale), incliner le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dessus du pied en même temps.

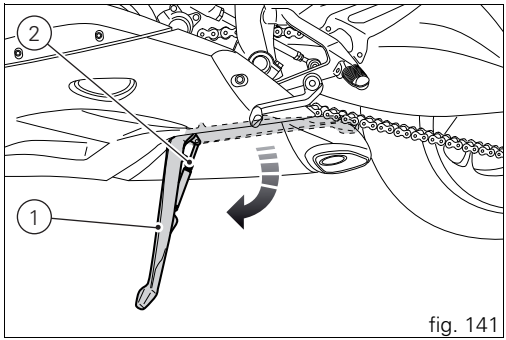


fig. 141

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Amortisseur de direction (fig. 142)

Il est situé devant le réservoir et fixé au cadre ainsi qu'au té supérieur.
Il augmente la précision et la stabilité de la direction en améliorant la conduite de la moto dans toutes les conditions.
En tournant la molette (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, la direction sera plus dure ; en tournant la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, la direction sera plus souple.
Chaque position de réglage est déterminée par un « déclic » : effectuer un maximum de 10 déclics.

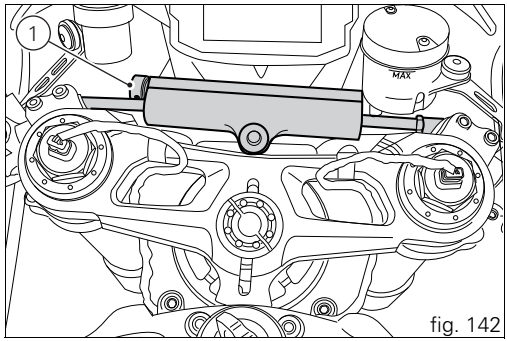


fig. 142

Attention

Ne jamais essayer de modifier la position de la molette (1) durant la marche pour éviter le risque de perte de contrôle du motocycle.

Réglage de la fourche avant

La fourche du motocycle est réglable en phase de détente (détente) et de compression des tubes, ainsi que dans la précontrainte du ressort.

Le réglage de la fourche est réalisé par impulsions électriques envoyées par le tableau de bord aux dispositifs de réglage (fig. 143) situés à l'intérieur des tubes.
Pour le réglage de la fourche, suivre les indications à la page 101.

Réglages initiaux de l'amortisseur avant :
détente : 10 déclics ;
compression : 8 déclics ;
précontrainte du ressort : 8 mm.

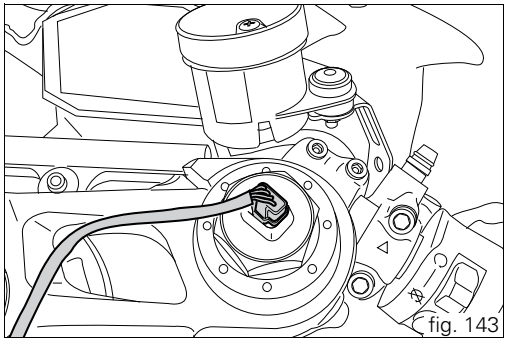


fig. 143

Réglage de l'amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est doté de commandes permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique du motocycle et d'éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol (pour la précontrainte du ressort, agir sur les bagues). Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente.

Le réglage de l'amortisseur est réalisé par impulsions électriques envoyées par le tableau de bord aux dispositifs de réglage situés à l'intérieur du corps de l'amortisseur.
Pour le réglage de l'amortisseur, suivre les indications à la page 101.

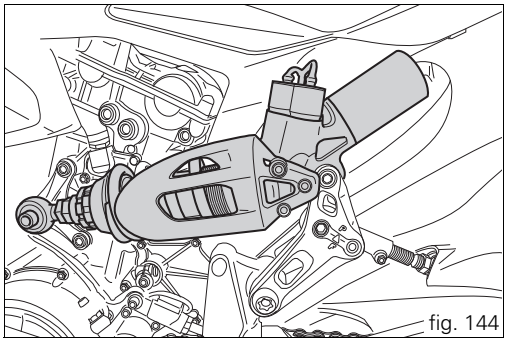


fig. 144

Réglages initiaux de l'amortisseur arrière :
détente : 10 déclics ;
compression : 10 déclics ;
précontrainte du ressort : 23 mm.

Variation de l'assiette du motocycle (fig. 145, fig. 146)

L'assiette du motocycle découle de la synthèse des essais effectués par nos techniciens sous différentes conditions d'utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.
Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motocycle en fonction de ses exigences de conduite, en changeant la position de travail de l'amortisseur.

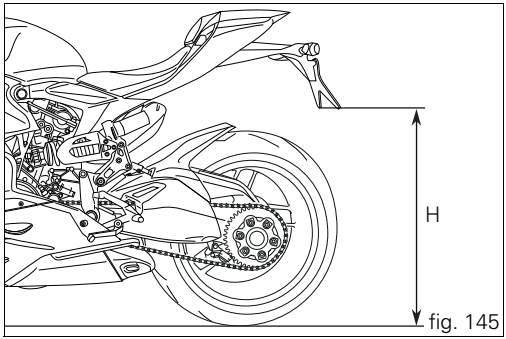


fig. 145

Important
La position FLAT (F) permet d'avoir diverses assiettes comme les versions de compétition.
La position PROGRESSIVE (P) est recommandée avec le passager à bord.

Attention
L'utilisation du motocycle avec la position FLAT et le passager à bord pourrait compromettre la stabilité du motocycle.

Attention
Pour effectuer l'opération de modification de l'assiette, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

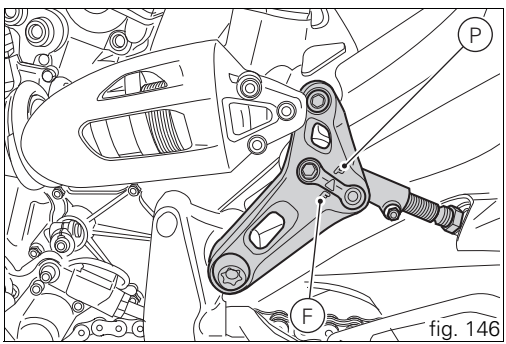


fig. 146

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Vitesse de rotation maximale (fig. 147)

Vitesse de rotation à respecter pendant la période de rodage et pour une utilisation normale :
1) jusqu'à 1 000 km ;
2) de 1 000 à 2 500 km.

Jusqu'à 1 000 km

Au cours des 1 000 premiers km de marche, prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le nombre de tours suivant :
5 500 ÷ (y compris) 6 000 trs/mn.
Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie.

Important
Au cours des 1 000 premiers km (rodage), le compteur kilométrique affiche une valeur <= (inférieure ou égale à) 1 000 km, la « zone orange » (zone préavis - signalée sur l'afficheur en orange, aussi bien pour le remplissage des barres du graphique (bargraph) que pour l'indication de la valeur numérique correspondante) est affichée au régime moteur de 6 000 trs/mn. Durant le rodage, il est conseillé de ne pas dépasser 6 000 trs/mn et le tableau de bord ne doit pas afficher la « zone orange » des graphiques en barres.

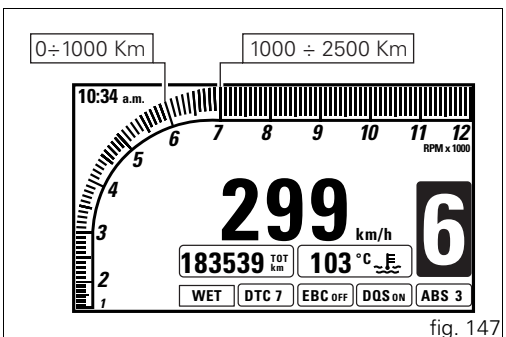


fig. 147

Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.
Pendant les 100 premiers kilomètres, utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein.
Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne faire des accélérations trop brusques et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Il est conseillé également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser, si nécessaire.

De 1 000 à 2 500 km

On peut alors exiger au moteur de meilleures performances ; il ne faut toutefois jamais dépasser le nombre de tours suivant :
7 000 trs/mn.

Important

Pendant toute la période de rodage, respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au motocycle ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de se mettre en route, contrôler :
CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR
Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 197).
NIVEAU D'HUILE MOTEUR
Contrôler le niveau dans le carter à travers le hublot de regard. Au besoin, faire l'appoint (page 220).
LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE
Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 203).
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Contrôler le niveau du liquide dans le vase d'expansion ; au besoin, faire l'appoint (page 201).
CONDITION DES PNEUS
Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 218).
FONCTIONNEMENT DES COMMANDES
Actionner les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement de vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.
FEUX ET INDICATEURS
Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En présence d'ampoules grillées, les remplacer (page 213).

SERRAGES À CLÉ
Contrôler le blocage du bouchon de réservoir (page 179) et de la selle (page 180).
BÉQUILLE
Vérifier le fonctionnement et le positionnement correct de la béquille latérale (page 181).

Témoin ABS (Version avec ABS)
Après le Key-On, le témoin ABS (9, fig. 4) reste allumé. Quand la vitesse du motocycle dépasse 5 km/h, le témoin s'éteint pour identifier le bon fonctionnement du système ABS.

Attention
En cas d'anomalies, renoncer à la sortie et s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Système ABS (Version avec ABS)

Vérifier le nettoyage des roues crantées avant (1, fig. 148) et arrière (2, fig. 149).

Attention
L'obstruction des trous de lecture peut compromettre le bon fonctionnement du dispositif. En présence de terrains particulièrement boueux, il est préconisé de mettre hors service le dispositif ABS car des anomalies soudaines de fonctionnement pourraient se vérifier.

Attention
Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

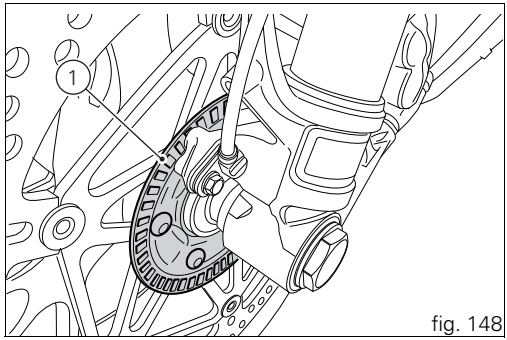


fig. 148

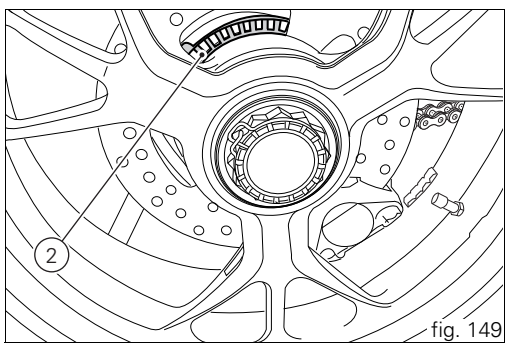


fig. 149

Démarrage du moteur

Attention
Avant le démarrage du moteur, il est bien de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite (page 10).

Attention
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

1) Déplacer le commutateur d'allumage en position ON (fig. 148). Vérifier que le témoin vert N (2) et le témoin rouge (4), au tableau de bord, sont allumés.

Important
Le témoin (4) indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 17).

Attention
La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

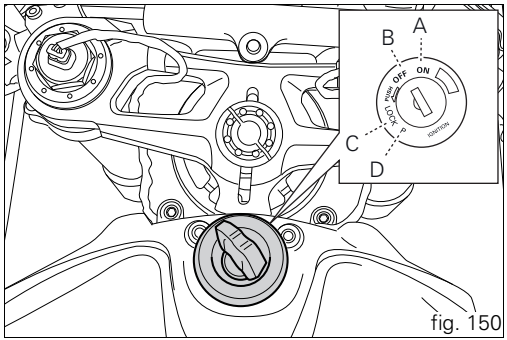


fig. 150

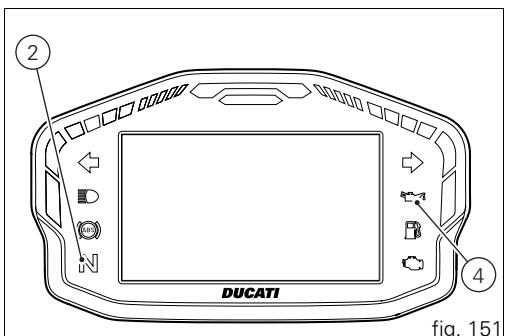


fig. 151

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être en position horizontale).

2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (2, fig. 150) est en position ⟲ (RUN) ; appuyer ensuite sur le bouton de démarrage (3, fig. 150).

Important
Ne pas faire tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendre que l'huile soit chaude.

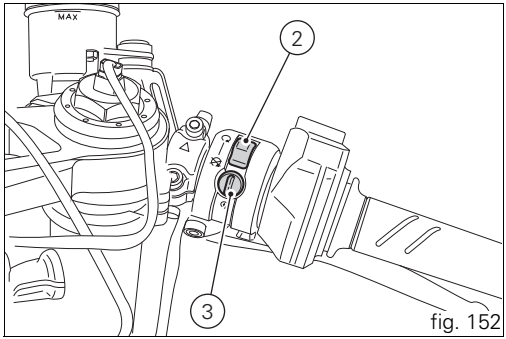


fig. 152

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayer avec le levier de commande.
2) Avec la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesses, de manière à engager le premier rapport.
3) Augmenter la vitesse du moteur en agissant sur la poignée des gaz, relâcher simultanément et lentement le levier d'embrayage ; le motocycle commencera à se déplacer.
4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
5) Pour engager le second rapport de vitesse, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesses et relâcher le levier d'embrayage.
Le passage des vitesses supérieures aux vitesses inférieures se fait comme suit : relâcher la poignée des gaz, débrayer, accélérer en augmentant pendant un instant la vitesse du moteur pour permettre la synchronisation des engrenages à enclencher, puis rétrograder en enclenchant la vitesse inférieure et relâcher le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit se faire avec intelligence et rapidité : en montée quand le motocycle commence à diminuer la vitesse, enclencher immédiatement la vitesse inférieure ; ce faisant on évite des sollicitations anomales au moteur ainsi qu'à toute la structure du motocycle.

Important

Éviter les accélérations brusques qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Attention(version avec ABS)

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur ne cale brusquement.

⚠ Attention (version sans ABS)

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. Ne pas actionner brusquement et avec trop de force les commandes des freins sous peine de causer le blocage des roues et la perte de contrôle du motocycle.
Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent causer la perte de contrôle du motocycle. Quand on affronte des pentes abruptes, utiliser la capacité de freinage du moteur en rétrogradant, actionner les freins alternativement et seulement sur des petites distances : une utilisation continue cause le réchauffement excessif du matériau de friction (garniture) et une forte réduction de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Système ABS (Version avec ABS)

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du conducteur. Le freinage est un des moments les plus difficiles et dangereux de la conduite d'un véhicule à deux roues ; le risque de chute ou d'accident dans cette situation est statistiquement plus élevé qu'à tout autre moment. Lorsque la roue avant se bloque, l'action stabilisante du frottement fait défaut, provoquant ainsi la perte de contrôle du motocycle.
Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du motocycle, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain/chaussée ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antiblocage des roues (ABS).
Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la roue, signale à la centrale que la roue est sur le point de se bloquer.
Cette baisse de pression momentanée fait en sorte que la roue continue de tourner, en maintenant l'adhérence idéale des pneus au sol. À ce moment-là, la centrale restitue la pression dans le circuit en reprenant l'action de freinage et répète le cycle jusqu'à ce que le problème n'ait complètement disparu.

On s'aperçoit de l'activation du mécanisme lors d'un freinage par une faible résistance pulsatoire sur le levier et sur la pédale de frein.
Les commandes et la gestion des systèmes de freinage avant et arrière se produisent séparément, soit actionnées par les commandes respectives sur la moto. L'ABS ne constitue donc pas un système de freinage intégral qui gère simultanément le frein avant et le frein arrière.
Au besoin, le système peut être désactivé depuis le tableau de bord en utilisant la « Fonction de désactivation de l'ABS ».

Attention
L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. Ne pas actionner brusquement et avec trop de force les commandes des freins sous peine de causer le blocage des roues et la perte de contrôle du motocycle.
Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent causer la perte de contrôle du motocycle. Quand on affronte des pentes abruptes, utiliser la capacité de freinage du moteur en rétrogradant, actionner les freins alternativement et seulement sur des petites distances : une utilisation continue cause le réchauffement excessif du matériau de friction (garniture) et une forte réduction de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'enclenchement de la première, puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Couper le moteur en déplaçant la clé de contact sur OFF (page 170).

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utiliser la béquille latérale pour le garer (voir page 181).
Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position LOCK pour éviter les vols.
Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto.
Si besoin est, on peut laisser le feu de stationnement allumé en tournant la clé sur la position P.

Important

La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position P pour ne pas décharger la batterie. Ne jamais laisser la clé insérée si la moto est sans surveillance.

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après avoir arrêté le moteur : prendre garde qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et veiller à ne pas garer le motocycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut compromettre le bon fonctionnement du motocycle et porter préjudice à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Ravitaillement en carburant (fig. 153)

Durant le ravitaillement en carburant, ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous du trou de remplissage dans le puisard du bouchon.

⚠ Attention

Toujours utiliser du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice minimum d'octane RON 95 (voir tableau des « Ravitaillements » page 230).
Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

⚠ Attention

Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10). L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut endommager sérieusement le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

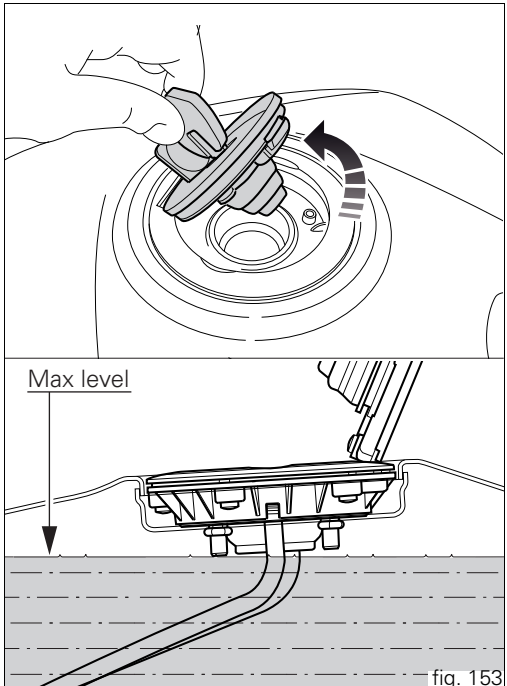


fig. 153

Accessoires standard (fig. 154)

Le compartiment dessous-de-selle passager abrite le kit outils composé de :
- clé à tube six-pans pour bougies ;
- axe de clé à bougies ;
- double tournevis ;
- clé Allen pour carénages.

Pour accéder au compartiment, déposer la selle (voir page 180).

Les composants suivants sont livrés avec la moto, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour les faire monter :
- déflecteurs de gauche et droite pour la bulle ;
- selle passager ;
- repose-pieds arrières (de gauche et de droite).

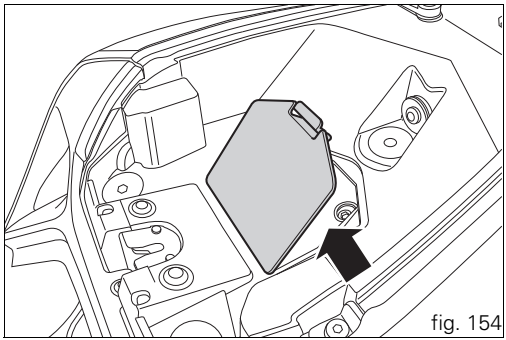


fig. 154

Principales opérations d'utilisation et entretien

Dépose de l'habillage

Pour certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer des éléments de l'habillage de la moto.

Attention
Veiller à reposer et fixer correctement tous les éléments précédemment déposés, afin d'éviter qu'ils se détachent pendant la marche et qu'ils causent la perte de contrôle de la moto.

Important
Pour ne pas endommager les pièces peintes et le pare- brise en plexiglas de la bulle, toujours remettre les rondelles en nylon sous les vis de fixation lors de chaque repose.

Important
Pour effectuer les opérations de dépose de l'habillage, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Flancs de carénage

Déposer les carénages à l'aide de la clé Allen qui se trouve sous la selle, en dévissant :
les deux vis (1) de fixation aux brides de support des carénages ;
les quatre vis (2) de fixation à la bulle ;
les trois vis (3) de fixation au cadre ;

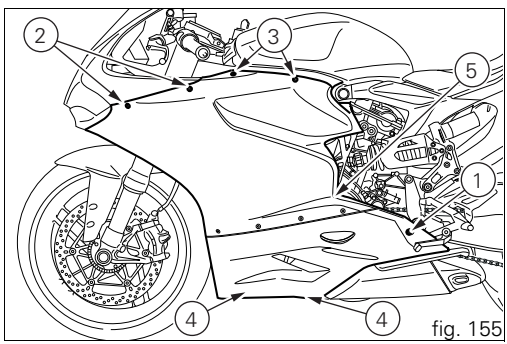


fig. 155

les deux vis (4) de fixation du flanc droit au flanc gauche, situées sous les carénages ;
les deux vis (5) de fixation centrale ;
les deux vis (6, fig. 156) de fixation avant à la bulle.

Remarque
Faire attention à la bavette de protection qui n'est plus fixée aux carénages.

Remarque
Pour reposer le flanc de carénage gauche, déplier la béquille latérale en la faisant passer par l'ouverture sur le carénage.

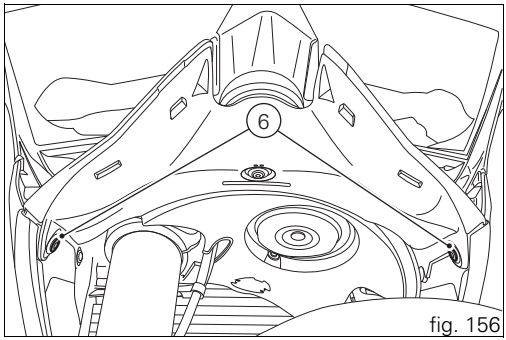


fig. 156

Remplacement du filtre à air

Important
Pour effectuer les opérations d'entretien du filtre à air, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Contrôle et appoint éventuel du niveau du liquide de refroidissement

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, au côté droit du motocycle.
Vérifier si le niveau est compris entre les repères MIN (1) et MAX (2) marqués sur le côté du vase d'expansion.
Si le niveau est au-dessous du niveau MIN, faire l'appoint.
Déposer le carénage droit (page 199).

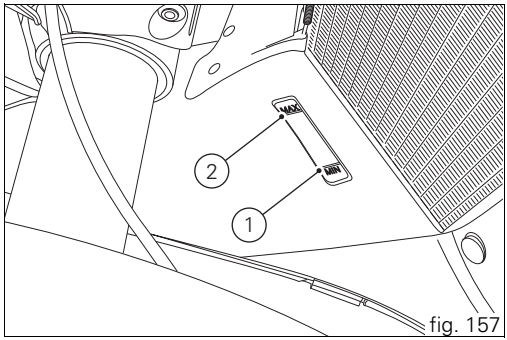


fig. 157

Dévisser le bouchon de remplissage (3) et ajouter une solution d'eau et d'antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35 ÷ 40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau MAX.
Revisser le bouchon (3) et reposer les pièces précédemment déposées.
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de fonctionnement optimales (correspondant à un début de congélation du liquide à -20 °C/-4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,3 dm^3 (litres).

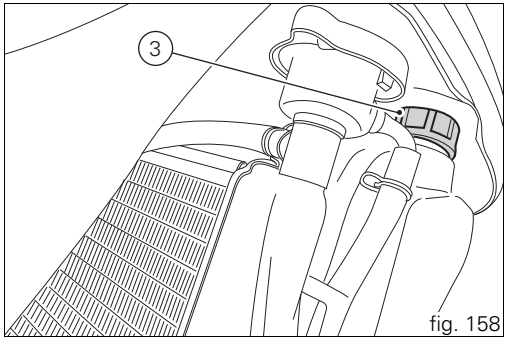


fig. 158

Attention
Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une surface parfaitement plane.

Important
Pour effectuer les opérations d'appoint, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN du réservoir correspondant. Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système. Quant à l'appoint ou à la vidange du fluide aux intervalles prescrits au tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Important
Il est conseillé de remplacer toutes les durites des circuits tous les 4 ans.

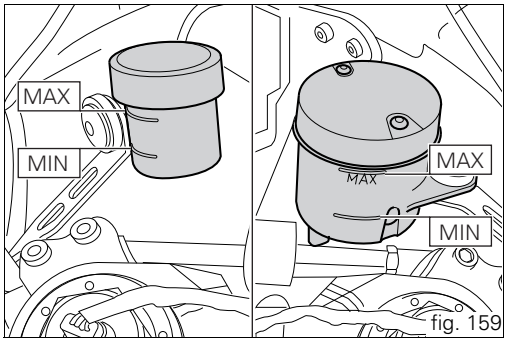


fig. 159

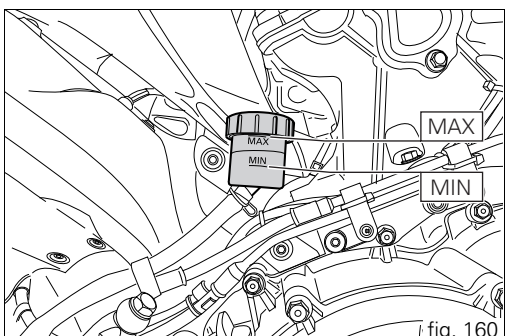


fig. 160

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bon état, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.

Attention

Le liquide de frein et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique. L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne pas mélanger des huiles de qualité différente. Vérifier l'étanchéité des joints.

Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors de l'enclenchement de la vitesse signalent la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.

Attention

Le niveau du liquide d'embrayage tend à augmenter dans le réservoir avec la consommation/ usure du matériau de friction (garniture) des disques d'embrayage : ne pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

Vérification de l'usure des plaquettes de frein (fig. 161 et fig. 162)

Contrôler l'usure des plaquettes à travers l'ouverture obtenue entre les demi-étriers.
Si l'épaisseur de la garniture, même d'une seule plaquette, est d'environ 1 mm, procéder au remplacement des deux plaquettes.

Attention

L'usure de la garniture au-delà de la limite causerait le contact du support métallique avec le disque de frein, en compromettant l'efficacité du freinage, l'intégrité du disque et la sécurité du pilote.

Important

Pour faire remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

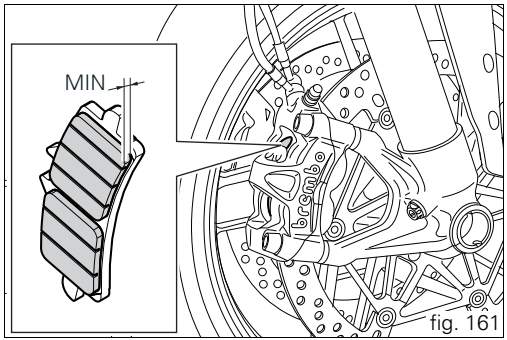


fig. 161

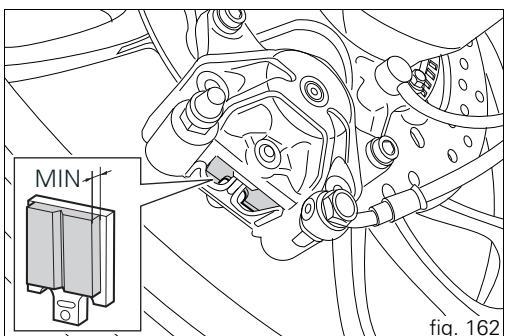


fig. 162

Charge de la batterie

Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer du motocycle.
Déposer le carénage gauche (page 199).
Dévisser la vis (1, fig. 163) et ôter le couvercle de fixation batterie (2, fig. 163).
Sortir la batterie (3, fig. 164) de son logement et en partant toujours de la borne négative (-) dévisser les vis (4, fig. 164).
Retirer le câble positif (5, fig. 164), le câble positif ABS (6, fig. 164) de la borne positive et le câble négatif (7, fig. 165) de la borne négative.

Attention
La batterie produit des gaz explosifs : la tenir à l'écart de sources de chaleur.

Attention
Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

Charger la batterie pendant 5 à 10 heures à 0,9 A.
Charger la batterie dans un endroit bien aéré.
Relier les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

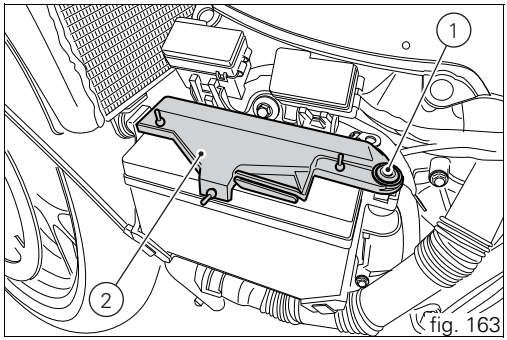


fig. 163

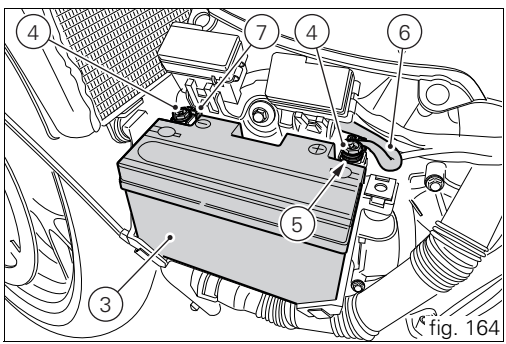


fig. 164

Important
Relier la batterie au chargeur de batterie avant de l'activer : l'éventuelle formation d'étincelles, au niveau des bornes de la batterie, pourrait incendier les gaz contenus dans les éléments. Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.

Positionner le câble positif du système ABS (6, fig. 165) au-dessus du câble positif (5, fig. 165) et présenter la vis (4, fig. 166) sur les câbles.

Attention
Le câble positif (6) est présent seulement dans les versions avec Système ABS installé.

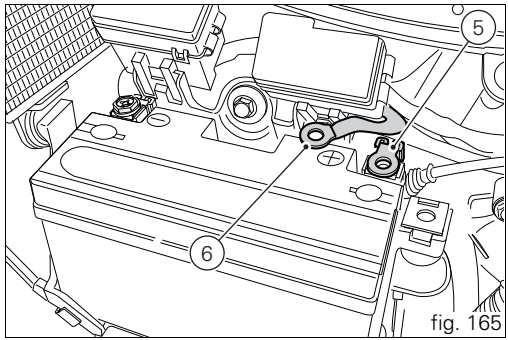


fig. 165

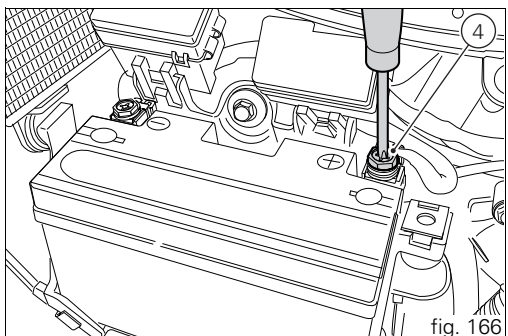


fig. 166

Relier le câble positif (5, fig. 167), précédemment assemblé avec le câble ABS (6, fig. 167), à la borne positive de la batterie et le câble négatif (7, fig. 167) à la borne négative de la batterie, puis présenter l'autre vis (4, fig. 167).
Serrer les vis (4, fig. 167) des bornes au couple de 5 Nm ±10 % et appliquer de la graisse autour des bornes de la batterie pour empêcher leur oxydation. Repositionner la batterie (3, fig. 164) dans le support, en orientant les câbles (5, fig. 164) et (6, fig. 164) comme indiqué en fig. 164.

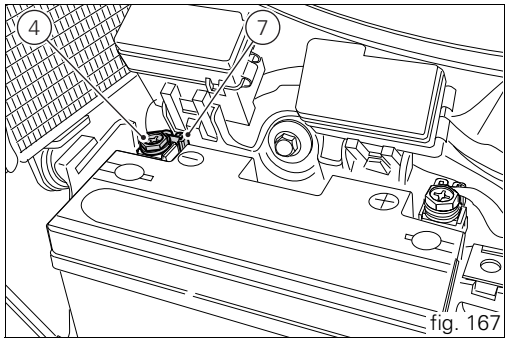


fig. 167

Reposer le couvercle de fixation batterie (2, fig. 168) et fixer en serrant la vis (1, fig. 168) au couple de 10 Nm ±10 %.

Reposer le carénage gauche (page 199).

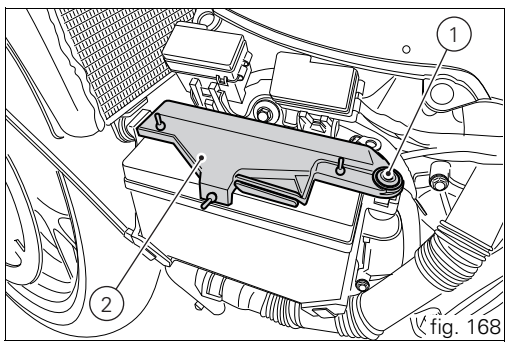


fig. 168

Charge et tamponnement hivernal de la batterie

Votre motocycle est doté d'un connecteur (1, fig. 169) auquel il est possible de relier un chargeur de batterie spécial (2) (kit mainteneur batterie réf. 69924601A - divers pays, kit mainteneur batterie réf. 69924601AX - seulement pour le Japon, la Chine et l'Australie) disponible auprès de notre réseau de vente.

Remarque

Le circuit électrique de la 1199 Panigale est conçu pour avoir une absorption très basse lorsque le contact est coupé. La batterie est toutefois sujette à un phénomène physique d'autodécharge qui dépend de la période de « non-usage » ainsi que des conditions environnementales.

Important

Si la tension de la batterie n'est pas maintenue à une valeur minimale au moyen d'un mainteneur spécial, un phénomène irréversible se produit en provoquant un abaissement des performances de la batterie.

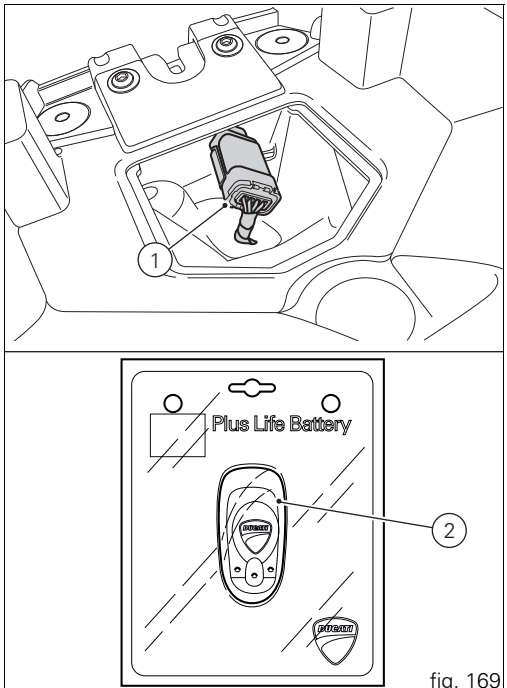


fig. 169

Remarque
Pendant les périodes de non-usage de la 1199 Panigale (à titre indicatif plus de 30 jours), il est conseillé d'utiliser le mainteneur de charge Ducati (kit mainteneur batterie réf. 69924601A - divers pays, kit mainteneur batterie réf. 69924601AX - seulement pour le Japon, la Chine et l'Australie) ; il est doté d'électronique intérieure pour contrôler la tension et le courant de recharge maximal est de 1,5 A/h. Relier le mainteneur au contact diagnostic situé dans la queue du motocycle.

Remarque
L'utilisation de mainteneurs de charge non approuvés pas Ducati peut causer des dommages au circuit électrique du motocycle ; la garantie du motocycle ne couvre pas la batterie quand celle-ci est endommagée pour les raisons susdites, ce qui dénote donc un mauvais entretien.

Contrôle de tension de la chaîne de transmission (fig. 170)

Important
Pour la mise en tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un concessionnaire ou atelier agréé Ducati.

Tourner la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue. Placer le motocycle sur la béquille latérale. Par une simple pression du doigt, pousser la chaîne vers le bas dans le point de mesure, puis relâcher la chaîne. Mesurer la distance (A) entre le centre des axes de la chaîne et l'aluminium du bras oscillant ; la distance doit être : A = 50 ÷ (y compris) 52 mm

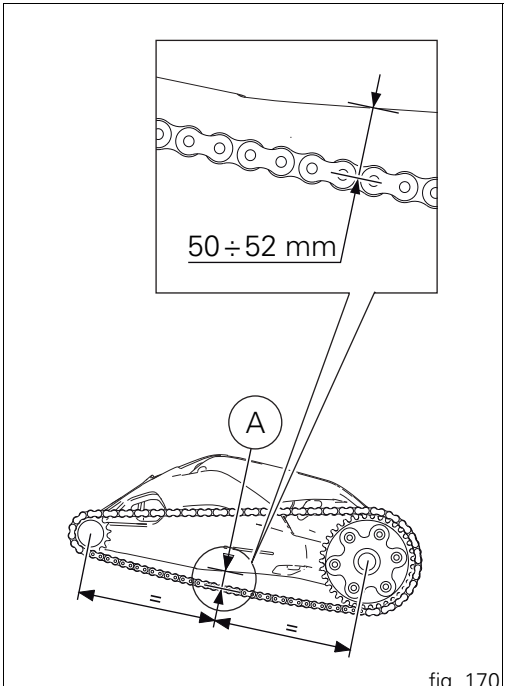


fig. 170

Attention
Le bon serrage des vis (1, fig. 171) est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Graissage de la chaîne de transmission

Cette chaîne est du type à joints toriques pour protéger les éléments de frottement contre les agents extérieurs et pour assurer une plus longue durée de la lubrification.
Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.
Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant et graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

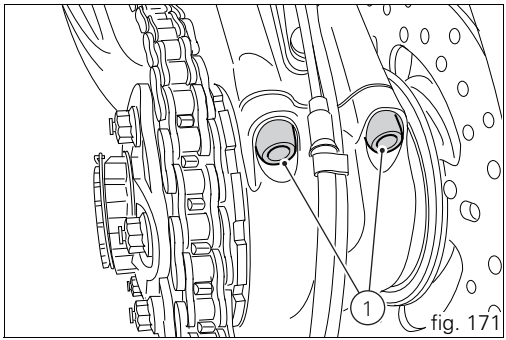


fig. 171

Important
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

Remplacement des ampoules feux de route et de croisement

Remarque

Les feux de croisement et de route ne nécessitent d'aucun entretien du moment qu'ils sont à LED.

Remplacement de l'ampoule feu de position

Les feux de position ne nécessitent d'aucun entretien du moment qu'ils sont à LED.

Clignotants arrière (fig. 178)

Quant au remplacement des ampoules des clignotants arrière, tourner d'un quart de tour le corps du clignotant (1) en le déplaçant, son optique vers le haut et en le sortant du support clignotant de direction.

L'ampoule a une douille à baïonnette ; pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle soit bien emboîtée dans son logement. Reposer le corps du clignotant (2) et le fixer au support du clignotant en le tournant d'un quart de tour.

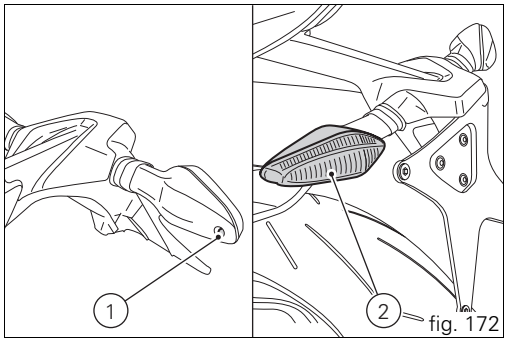


fig. 172

Orientation du phare (fig. 173)

Pour contrôler si le phare est bien orienté, mettre la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.
Effectuer le contrôle en pénombre autant que possible.
Allumer le feu de croisement :
la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10 de la distance entre le sol et le centre du phare.

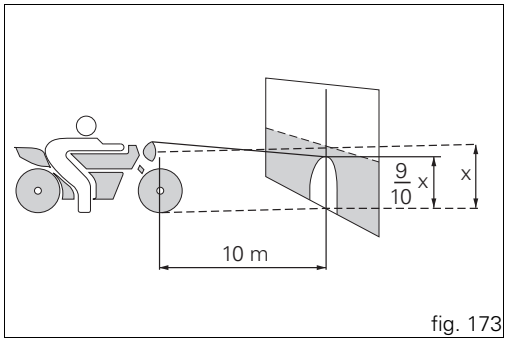


fig. 173

Remarque

La procédure décrite est établie par la réglementation italienne en ce qui concerne la hauteur maximale du faisceau lumineux.
Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

La correction de l'orientation du phare s'effectue en agissant sur les quatre vis (1) et (2) situées aux côtés avant droit et gauche du motocycle, en particulier en agissant :
sur les deux vis (1) situées l'une au côté droit et l'autre au côté gauche du motocycle, on peut modifier l'orientation verticale,
sur les deux vis (2) situées l'une au côté droit et l'autre au côté gauche du motocycle, on peut modifier l'orientation horizontale.

Attention
En cas d'utilisation du motocycle sous la pluie ou après un lavage, il se pourrait que le verre du phare soit embué.
Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

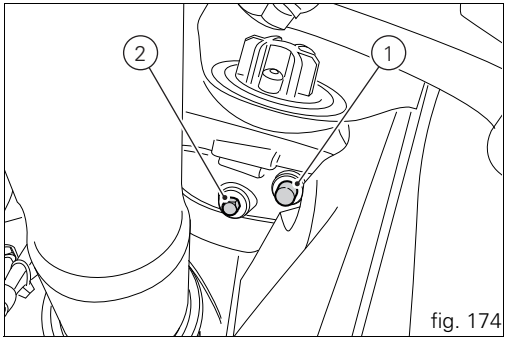


fig. 174

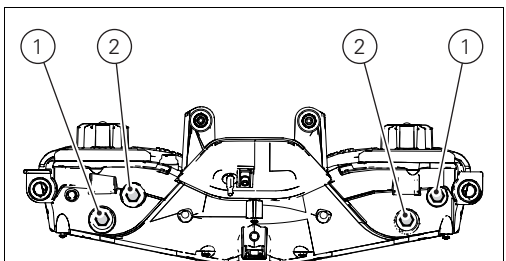


fig. 175

Réglage des rétroviseurs (fig. 176)

Régler manuellement le rétroviseur en exerçant une pression sur le point (A).

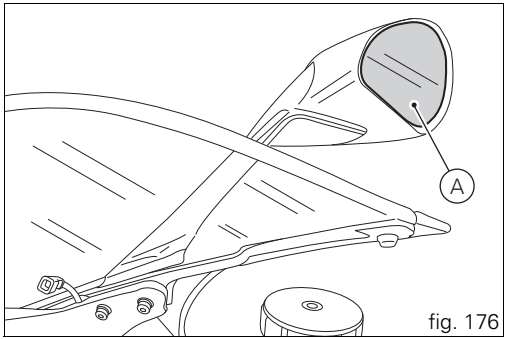


fig. 176

Pneus sans chambre à air (tubeless)

Pression du pneu avant :
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2
Pression du pneu arrière :
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2
La pression des pneus est sujette à des variations dues à la température extérieure et à l'altitude ; contrôler et adapter la pression chaque fois que l'on voyage dans des zones avec de fortes amplitudes ou à haute altitude.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée à froid.
Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2 ÷ (y compris) 0,3 bar avant de rouler sur des chaussées très déformées.

Réparation ou remplacement pneus (sans chambre à air)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.

Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.
Remplacer les pneus en utilisant la marque et le type de première monte.
S'assurer d'avoir bien vissé les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression durant la marche. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air : l'inobservation de cette norme peut causer l'éclatement soudain du pneu et compromettre la sécurité du pilote et du passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.

Important

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.

Remarque

S'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.
Les roues sont équipées de certains éléments du système ABS (version avec ABS) qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimum (S, fig. 177) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante :
elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

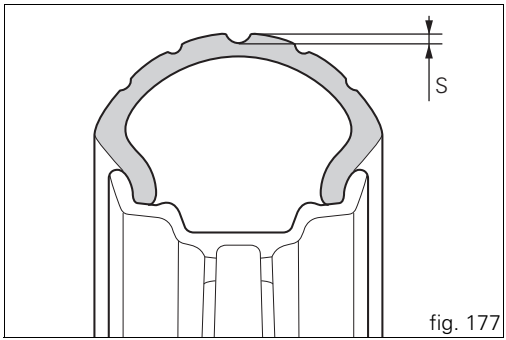


fig. 177

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur ; les remplacer en cas de dommages graves.
Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

Contrôle niveau huile moteur (fig. 178)

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôler le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est bas, faire l'appoint en ajoutant de l'huile moteur SHELL Advance 4T Ultra. Enlever le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Reposer le bouchon.

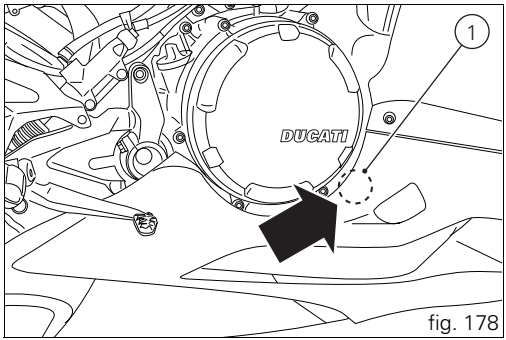


fig. 178

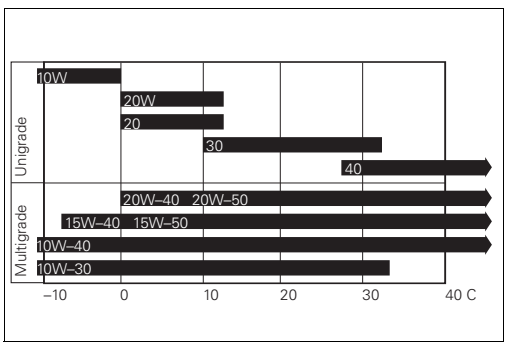
Important

Pour la vidange de l'huile moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits au tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Viscosité

SAE 15W-50

Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



Nettoyage et remplacement des bougies
(fig. 179)

Les bougies constituent un élément important du moteur et doivent être contrôlées périodiquement. Pour effectuer le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

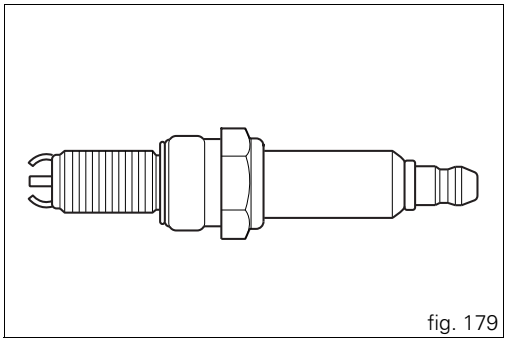


fig. 179

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et surfaces peintes, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle selon son utilisation et les conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.
Pour le nettoyage du plexiglas et de la selle, utiliser seulement de l'eau et du savon neutre.
Nettoyer régulièrement et à la main les composants en aluminium. Utiliser des détergents spécifiques pour aluminium qui NE contiennent PAS de substances abrasives ou de soude caustique.

Remarque

Ne pas utiliser des éponges avec parties abrasives ou de la paille de fer, n'utiliser que des chiffons souples.

La garantie ne sera pas valable pour les motocycles pour lesquels on a constaté un entretien insuffisant.

Important

Ne pas laver la moto immédiatement après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes. Ne pas diriger des jets d'eau chaude ou à haute pression vers le motocycle. L'utilisation de nettoyeurs à haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, aux moyeux de roue, aux circuits électriques, aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et aux silencieux, ainsi que la formation de condensation à l'intérieur du phare (buée), compromettant ainsi la sécurité du motocycle.

Si quelques parties du moteur sont particulièrement sales ou encrassées, utiliser un dégraissant pour le nettoyage en évitant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincer le motocycle à l'eau tiède et sécher toutes les surfaces à l'aide d'une peau de chamois.

Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.

Attention

Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer la formation de buée sur le verre de phare.
Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

Nettoyer soigneusement les roues crantées du système antiblocage ABS pour garantir une parfaite efficacité du dispositif (version avec ABS). Ne pas utiliser de produits agressifs pouvant endommager les roues crantées et les capteurs.

Remarque
Pour le nettoyage du tableau de bord, ne pas utiliser de l'alcool ou des dérivés de l'alcool.

Soigner le nettoyage des jantes de roues, car elles ont des parties en aluminium usiné ; les nettoyer et les sécher chaque fois que l'on utilise le motocycle.

Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :
nettoyage général ;
vidanger le réservoir de carburant ;
utiliser la béquille de stand pour soutenir le motocycle ;
débrancher, déposer la batterie et la recharger périodiquement au moyen du mainteneur batterie (voir page 209).
Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir l'eau de condensation.
La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Instructions importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.), la législation locale exige le respect de certaines normes antipollution et antibruit.
Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces détachées d'origine Ducati conformes aux normes de chaque pays.

Plan d'entretien programmé

Attention
Le plan d'entretien en objet prévoit une utilisation routière de la 1199 Panigale. En cas d'utilisation du motocycle sur piste, même en dehors des compétitions sportives, tous les organes de la moto sont plus lourdement sollicités et les interventions d'entretien ordinaire devront être plus fréquentes.

Attention
Nous vous invitons à vous adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati qui vous donnera une consultation personnalisée pour l'utilisation sportive de votre 1199 Panigale.

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	**km x 1 000**	**1**	**12**	**24**	**36**	**48**	**Temps (mois)**
	MI x 1 000	**0,6**	**7,5**	**15**	**22,5**	**30**	
Lecture de la mémoire pannes avec le DDS 2.0 et vérification de la mise à jour de la version logiciel sur les boîtiers électroniques		•	•	•	•	•	12
Vérification de la présence d'éventuelles mises à jour techniques et campagnes de rappel		•	•	•	•	•	12

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	MI x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre		●	●	●	●	●	12
Nettoyage de la crépine de filtration huile moteur				●		●	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes				●		●	
Contrôle visuel de l'état d'usure du système de distribution par chaîne						●	
Remplacement de la bougie				●		●	
Nettoyage du filtre à air			●		●		
Remplacement du filtre à air				●		●	
Contrôle du serrage des vis de fixation du couvercle d'embrayage, couvercle de protection embrayage			●	●	●	●	
Contrôle du serrage des vis de fixation du carter d'huile				●		●	
Contrôle du niveau huile de freins et d'embrayage		●	●	●	●	●	12
Remplacement du liquide de frein et d'embrayage							24
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer, si nécessaire		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des vis des étriers de frein et des vis des brides de disques de frein		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des écrous de roue avant et arrière		●	●	●	●	●	12

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	MI x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	
Contrôle et lubrification de l'axe de roue arrière				●		●	24
Contrôle des amortisseurs de couple en caoutchouc sur la couronne				●		●	
Contrôle du serrage de l'écrou couronne et pignon de transmission finale		●	●	●	●	●	12
Contrôle de l'usure des patins de chaîne		●	●	●	●	●	12
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●	●	●	●	●	12
Contrôle des roulements de direction et lubrification éventuelle				●		●	24
Vidange de l'huile de fourche avant							36
Contrôle visuel des éléments d'étanchéité de la fourche avant et de l'amortisseur arrière		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des fixations cadre-moteur			●	●	●	●	12
Contrôle de la liberté de mouvement et des serrages de la béquille latérale		●	●	●	●	●	12
Contrôle visuel des tubulures de carburant			●	●	●	●	12

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	MI x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle des points de frottement, du jeu, de la liberté de mouvement et du positionnement des câbles flexibles et du câblage électrique visible		●	●	●	●	●	12
Lubrification des leviers au guidon et commande à la pédale			●	●	●	●	12
Vidange du liquide de refroidissement							36
Contrôle du liquide de refroidissement		●	●	●	●	●	12
Contrôle du fonctionnement des électroventilateurs		●	●	●	●	●	12
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	12
Contrôle du niveau de charge de la batterie		●	●	●	●	●	12
Contrôle du régime de ralenti		●	●	●	●	●	12
Contrôle du fonctionnement du système d'air secondaire				●		●	
Contrôle du fonctionnement des dispositifs électriques de sécurité (capteur de béquille latérale, contacteurs de freins avant et arrière, contacteur d'arrêt moteur, capteur de marche/point mort)		●	●	●	●	●	12
Contrôle des feux et des indicateurs		●	●	●	●	●	12
Mise à zéro de l'indication Service avec DDS 2.0		●	●	●	●	●	12

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	MI x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Essai sur route du motocycle et des dispositifs de sécurité (exemple : ABS et DTC)		●	●	●	●	●	12
Nettoyage général		●	●	●	●	●	12
Remplissage du coupon de révision dans le carnet de garantie.		●	●	●	●	●	12

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1
	MI x 1 000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau huile de freins et d'embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne. S'adresser au concessionnaire pour le réglage, si nécessaire.		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au concessionnaire de les remplacer		●

* Effectuer l'intervention d'entretien au premier délai (km, mi ou mois)

Caractéristiques techniques

Encombrements (mm) (fig. 180)

Poids

Versions sans Système ABS

Poids Total (en ordre de marche avec 90% de carburant - 93/93/CE) : 188 kg
Poids Total (sans liquides et batterie) : 164 kg
Versions avec Système ABS
Poids Total (en ordre de marche avec 90% de carburant - 93/93/CE) : 190,5 kg
Poids Total (sans liquides et batterie) : 166,5 kg

Poids maximum admissible (à pleine charge) : 370 kg.

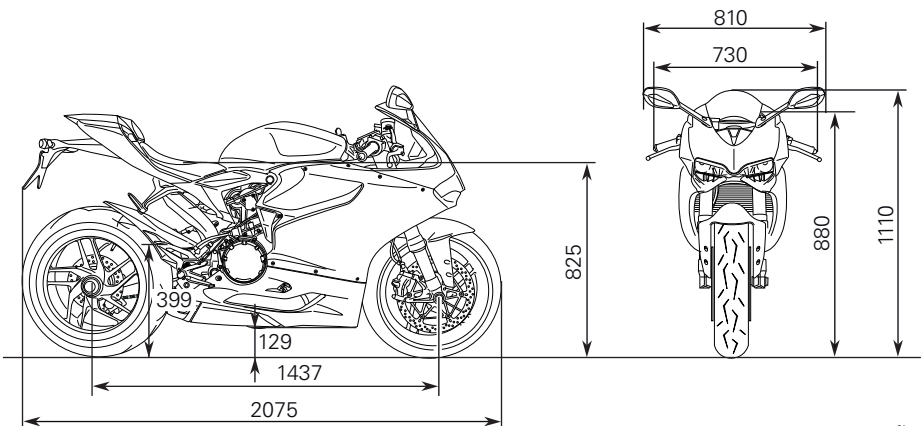


fig. 180

Attention
Le non-respect des limites de charge pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement du motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du motocycle.

RAVITAILLEMENTS	TYPE	
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 5 dm^3 (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octane minimum d'au moins RON 95.	17 dm^3 (litres)
Circuit de graissage	SHELL - Advance 4T Ultra	3,7 dm^3 (litres)
Circuits de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection des contacts électriques	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	155 cc (par tube)
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35 ÷ 40 % + eau	2,3 dm^3 (litres)

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle.

Attention
Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10). L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°, avec carter moulé sous pression, à carter bas.
Alésage (mm) :
112
Course mm :
60,8
Cylindrée totale cm^3 :
1198
Rapport volumétrique :
12,5 ± 0,5:1
Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) (kW/CV) :
143 kW/195 CV à 10 750 trs/mn
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
132 Nm / 13.5 kgm / 98.1 lb-ft à 9 000 trs/mn
Régime max trs/mn :
11.300

Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

Distribution

Double arbre à cames en tête avec commande mixte par chaîne et roues dentées, 4 soupapes par cylindre, système desmodromique.

Schéma de la distribution desmodromique

(fig. 181)

1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
2) Pastille de réglage du culbuteur supérieur ;
3) pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
4) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
5) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
6) arbre à cames ;
7) soupape.

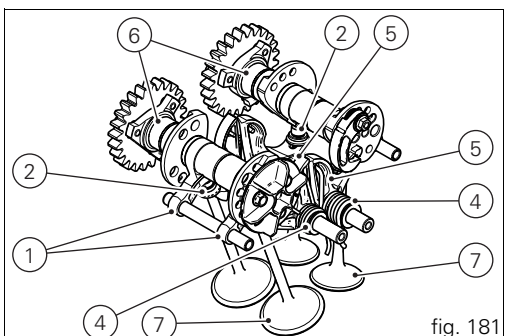


fig. 181

Performances

La vitesse maximale à chaque changement de vitesse ne peut être obtenue qu'en respectant scrupuleusement les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Important

L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tout éventuel dommage du moteur et tout éventuel problème concernant sa durée de vie.

Bougie d'allumage

Marque :
NGK
Type :
MAR09A-J

Alimentation

Injection électronique indirecte MITSUBISHI type : a/n / a/n.
Corps à papillons à section ovale (diamètre correspondant) :
67,5 mm
Injecteurs par cylindre : 2
Trous par injecteur : 12
Alimentation en essence : 95-98 RON.

Attention

Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10). L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

Freins

Système antiblocage des freins à action séparée, contrôlé par des capteurs à effet Hall montés sur les deux roues, avec détection sur roues crantées : possibilité de désactivation ABS.

Avant

À double disque perforé semi-flottant.
Matériau de la surface de freinage :
acier.
Matériau de la frette :
aluminium.
Diamètre du disque :
330 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Marque des étriers de frein :
BREMBO.
Type :
M50 (étrier diamètre 30)
Garniture :
TT2910 HH
Type de maître-cylindre :
PR 16/21

Arrière

À disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
245 mm
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Marque :
BREMBO
Type :
P34c (étrier avec pistons Ø 34).
Garniture :
Ferodo Ferit I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS13

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission

Embrayage en bain d'huile actionné par levier sur le côté gauche du guidon.
Transmission primaire par pignons à denture droite.
Rapport pignon moteur/couronne d'embrayage :
30/53
Boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.
Rapport pignon de sortie de la boîte de vitesses/ couronne arrière :
15/39
Rapports totaux :
1e 15/37
2e 16/30
3e 18/27
4e 20/25
5e 22/24
6e 24/23

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière :
Marque :
Regina
Nombre de maillons :
106

Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Si l'on désire adapter le motocycle à un usage spécial sur des parcours particuliers ou sur piste, Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour indiquer des rapports différents de ceux de série ; s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne arrière, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati. Le remplacement incorrect de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et endommager irréparablement votre moto.

Cadre

Cadre monocoque moulé en alliage d'aluminium.
Sous-cadre arrière moulé en alliage d'aluminium.
Angle de chasse : 24,5°
Angle de braquage : 27° côté gauche / 27° côté droit.
Chasse : 100 mm

Roues

Jantes forgées en alliage léger à 3 branches.

Avant

Dimensions :
MT3,50 x17"

Arrière

Dimensions :
MT5,50 x17"

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
120/70

Arrière

Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
200/55

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée, dotée de système de réglage électronique, par l'intermédiaire du tableau de bord (Dashboard), du frein hydraulique en détente et en compression et de la précontrainte des ressorts internes des tubes.
Diamètre des tubes porteurs :
43 mm avec traitement TiN.
Débattement de la roue :
120 mm

Arrière

L'amortisseur est réglable en détente et en compression, par l'intermédiaire du tableau de bord (Dashboard).
La précontrainte du ressort est réglable manuellement.
L'amortisseur est ancré dans sa partie avant au carter moteur et dans sa partie arrière au balancier. Le bras oscillant tourne autour des articulations qui passent par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement de la roue :
130 mm.

Système d'échappement

Lay out collecteurs « 2-1-2 ». Deux silencieux en acier inoxydable et chemise extérieure en alliage d'aluminium. Deux sondes Lambda et deux catalyseurs.

Coloris disponibles

Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
transparent réf. 228.880 (PPG) ;
fond polyuréthane blanc réf. 490.019 (PPG) ;
cadre gris Monocoque et jantes noires.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :
Phare avant à LED type :
2 LED ALTILON LAFL-C4L-850 (feu de croisement) ;
8 LED LUMILEDS LXMA-PW01-0100 (feu de route).
feu de position type :
8 LED OSRAM LW G6SP-EAFA-JK.
Feu arrière type :
2 LED REBEL LXM2-PH01-0060.
Indicateurs feux de stop à LED type :
8 LED LA G6SP-CBEA-24-1.
Éclairage plaque d'immatriculation à LED type :
3 LED CREE CLA1A-WKW-CXAYB453.
Commandes électriques sur le guidon.
Clignotants avant LED type : -
Clignotants arrière LED type :
4 LED OSRAM LYE65F.
Avertisseur sonore.
Batterie 12 V - 6,5 AH type hermétique/étanche.
Tension système 12 V.
Alternateur 12 V - 380 W.
Démarreur électrique 12 V - 0,6 kW.
Régulateur électronique protégé par un fusible de 30 A (C, fig. 184) placé sur le solénoïde de démarrage, au-dessous de la batterie.
Indicateurs arrière : R10W (12 V-10 W) Couleur Orange.
Éclairage plaque d'immatriculation : À LED.

Remarque

Pour le remplacement des ampoules, voir page 213 paragraphe « Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement ».

Fusibles

Pour protéger les composants électriques, il y a douze fusibles placés à l'intérieur des boîtes à fusibles avant et un fusible sur le solénoïde de démarrage électrique. Dans chaque boîte, il existe un fusible de réserve.
Se référer au tableau pour identifier la fonction et l'ampérage.
La boîte à fusibles avant gauche (A, fig. 182) et la boîte à fusibles avant droite (B, fig. 183) sont positionnées sous la selle, dans le compartiment dessous-de-selle.
Pour accéder aux fusibles, déposer le carénage gauche (voir page 199).
Les fusibles utilisés sont accessibles en soulevant le couvercle de protection sur lequel sont indiqués l'ordre de montage et l'ampérage.

LÉGENDE DE LA BOÎTE À FUSIBLES AVANT GAUCHE (A, fig. 182)

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	-	-
2	GPS	5 A
3	Key-sense	10 A
4	Diagnostic	5 A
5	Relais ouverture papillons (ETV)	10 A
6	Tableau de bord	10 A
7	Réserve	5 A
8	Réserve	10 A
9	Réserve	20 A

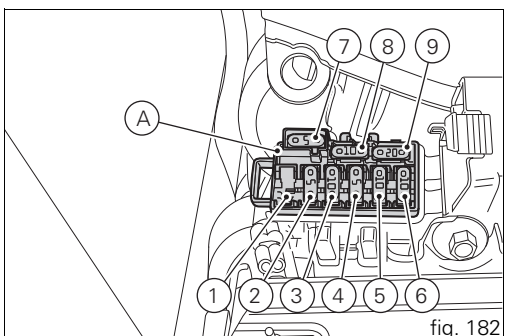


fig. 182

LÉGENDE DE LA BOÎTE À FUSIBLES AVANT DROITE (B, fig. 183)

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	ABS 1	30 A
2	ABS 2	15 A
3	Relais injection	20 A
4	Feux	10 A
5	Centrale commande moteur	10 A
6	Système Black Box (BBS)	15 A
7	Réserve	20 A
8	Réserve	10 A
9	Réserve	5 A

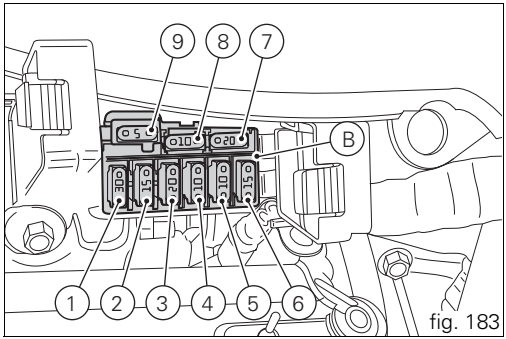


fig. 183

Remarque

Pour accéder au fusible principal, déposer le sous-carénage gauche (voir « Charge de la batterie » à la page 206).

Le fusible principal (C, fig. 184) est positionné près de la batterie, sur le solénoïde de démarrage (D). Pour accéder au fusible, il faut déposer le capuchon de protection (E).
On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament conducteur interne (F, fig. 185).

Important

Pour éviter tout éventuel court-circuit, remplacer le fusible après le Key-Off.

Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. L'inobservation de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

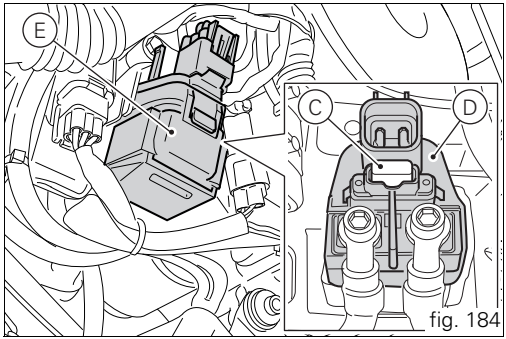


fig. 184

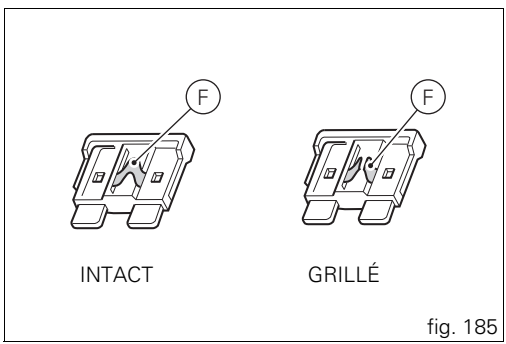


fig. 185

Légende du schéma système électrique/injection 1199 Panigale S

1) Commutateur droit
2) Boîtier électronique E-Lock
3) Relais E-Lock
4) Boîte à fusibles 1
5) Boîte à fusibles 2
6) Centrale commande moteur
7) Capteur APS
8) Démarreur électrique
9) Solénoïde à fusible
10) Batterie
11) Masse moteur
12) Régulateur
13) Alternateur
14) Clignotant arrière droit
15) Feu arrière
16) Clignotant arrière gauche
17) Éclairage de la plaque d'immatriculation
18) Connecteur diagnostic
19) Centrale de commande du motocycle (BBS)
20) Dispositif EX-UP
21) Capteur de vitesse (enclenchée)
22) Capteur de vitesse arrière
23) Capteur de vitesse avant
24) Pompe à essence
25) Niveau d'essence
26) Bobine verticale
27) Bobine horizontale
28) Capteur de tours/position
29) Sonde lambda verticale
30) Sonde lambda horizontale
31) Quick shift
32) Contacteur béquille latérale
33) Capteur de pression huile
34) Contacteur feu de stop arrière
35) Contacteur embrayage
36) Contacteur feu de stop avant
37) Relais pompe à carburant
38) Relais ETV vertical
39) Relais ETV horizontal
40) Capteur MAP vertical
41) Capteur MAP horizontal
42) Capteur de température eau
43) Capteur de température de l'air
44) TPS horizontal
45) TPS vertical
46) Injecteur horizontal principal
47) Injecteur horizontal supérieur
48) Injecteur vertical principal
49) Injecteur vertical supérieur
50) Actionneur ETV horizontal
51) Actionneur ETV vertical
52) Actionneur air secondaire
53) Commutateur gauche
54) Avertisseur sonore
55) GPS
56) Clignotant avant gauche
57) Tableau de bord
58) Phare
59) Clignotant avant droit
60) Ventilateur
61) Suspension arrière compression - Moteur pas à pas C
62) Suspension arrière extension - Moteur pas à pas D
63) Suspension avant extension - Moteur pas à pas B
64) Suspension avant compression - Moteur pas à pas A

Légende du schéma système électrique/injection 1199 Panigale S ABS

1) Commutateur droit
2) Boîtier électronique E-Lock
3) Relais E-Lock
4) Boîte à fusibles 1
5) Boîte à fusibles 2
6) Centrale commande moteur
7) Capteur APS
8) Démarreur électrique
9) Solénoïde à fusible
10) Batterie
11) Masse moteur
12) Régulateur
13) Alternateur
14) Clignotant arrière droit
15) Feu arrière
16) Clignotant arrière gauche
17) Éclairage de la plaque d'immatriculation
18) Connecteur diagnostic
19) Centrale de commande du motocycle (BBS)
20) Dispositif EX-UP
21) Capteur de vitesse (enclenchée)
22) Capteur de vitesse arrière
23) Capteur de vitesse avant
24) Pompe à essence
25) Niveau d'essence
26) Bobine verticale
27) Bobine horizontale
28) Capteur de tours/position
29) Sonde lambda verticale
30) Sonde lambda horizontale
31) Quick shift
32) Contacteur béquille latérale
33) Capteur de pression huile
34) Contacteur feu de stop arrière
35) Contacteur embrayage
36) Contacteur feu de stop avant
37) Relais pompe à carburant
38) Relais ETV vertical
39) Relais ETV horizontal
40) Capteur MAP vertical
41) Capteur MAP horizontal
42) Capteur de température eau
43) Capteur de température de l'air
44) TPS horizontal
45) TPS vertical
46) Injecteur horizontal principal
47) Injecteur horizontal supérieur
48) Injecteur vertical principal
49) Injecteur vertical supérieur
50) Actionneur ETV horizontal
51) Actionneur ETV vertical
52) Actionneur air secondaire
53) Commutateur gauche
54) Avertisseur sonore
55) GPS
56) Clignotant avant gauche
57) Tableau de bord
58) Phare
59) Clignotant avant droit
60) Ventilateur
61) Suspension arrière compression - Moteur pas à pas C
62) Suspension arrière extension - Moteur pas à pas D
63) Suspension avant extension - Moteur pas à pas B
64) Suspension avant compression - Moteur pas à pas A
65) Fusible ABS
66) Boîtier électronique ABS

Code de couleur des câbles

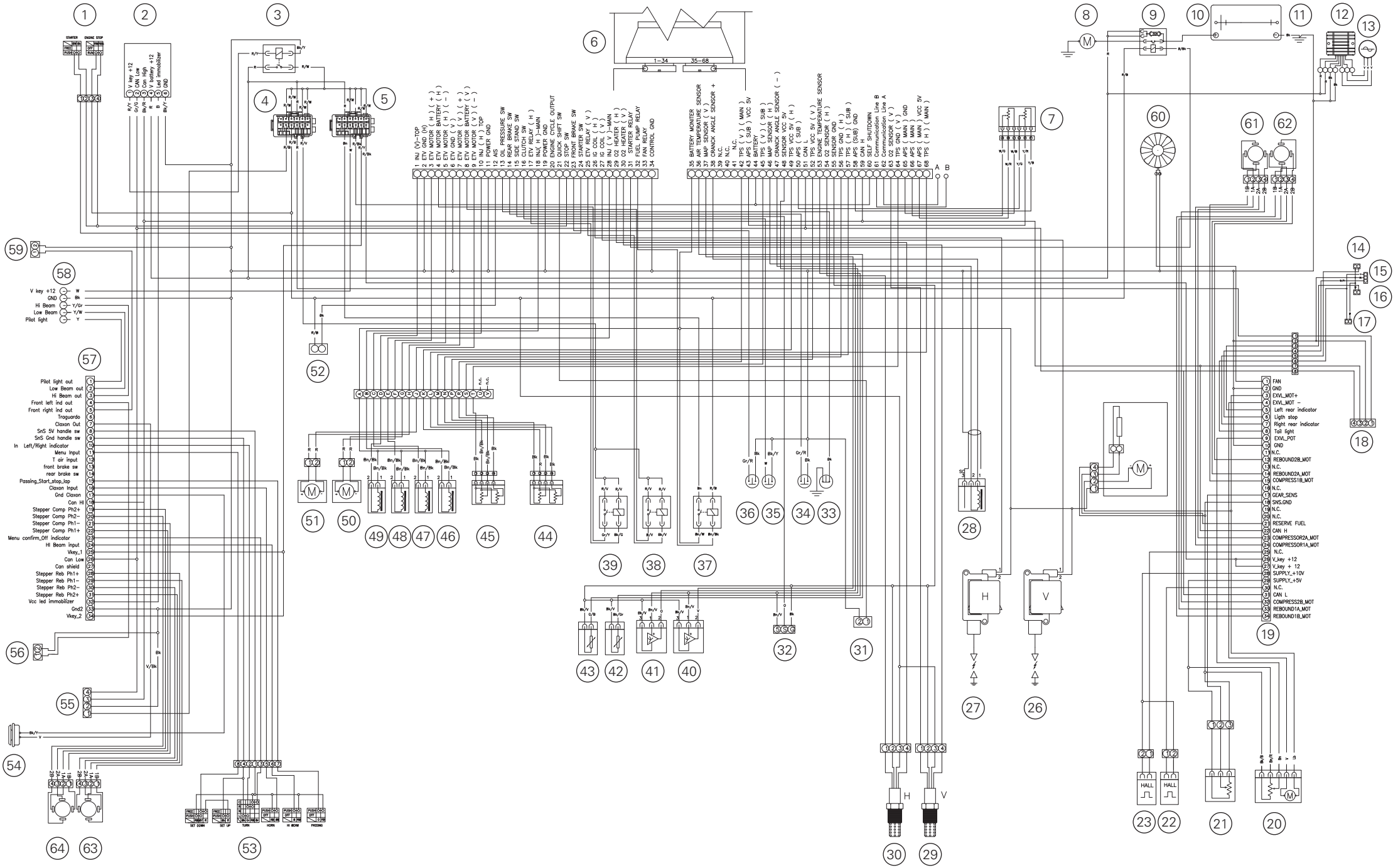
B Bleu
W Blanc
V Violet
BK Noir
Y Jaune
R Rouge
LB Bleu ciel
GR Gris
G Vert
BN Marron
O Orange
P Rose

Remarque

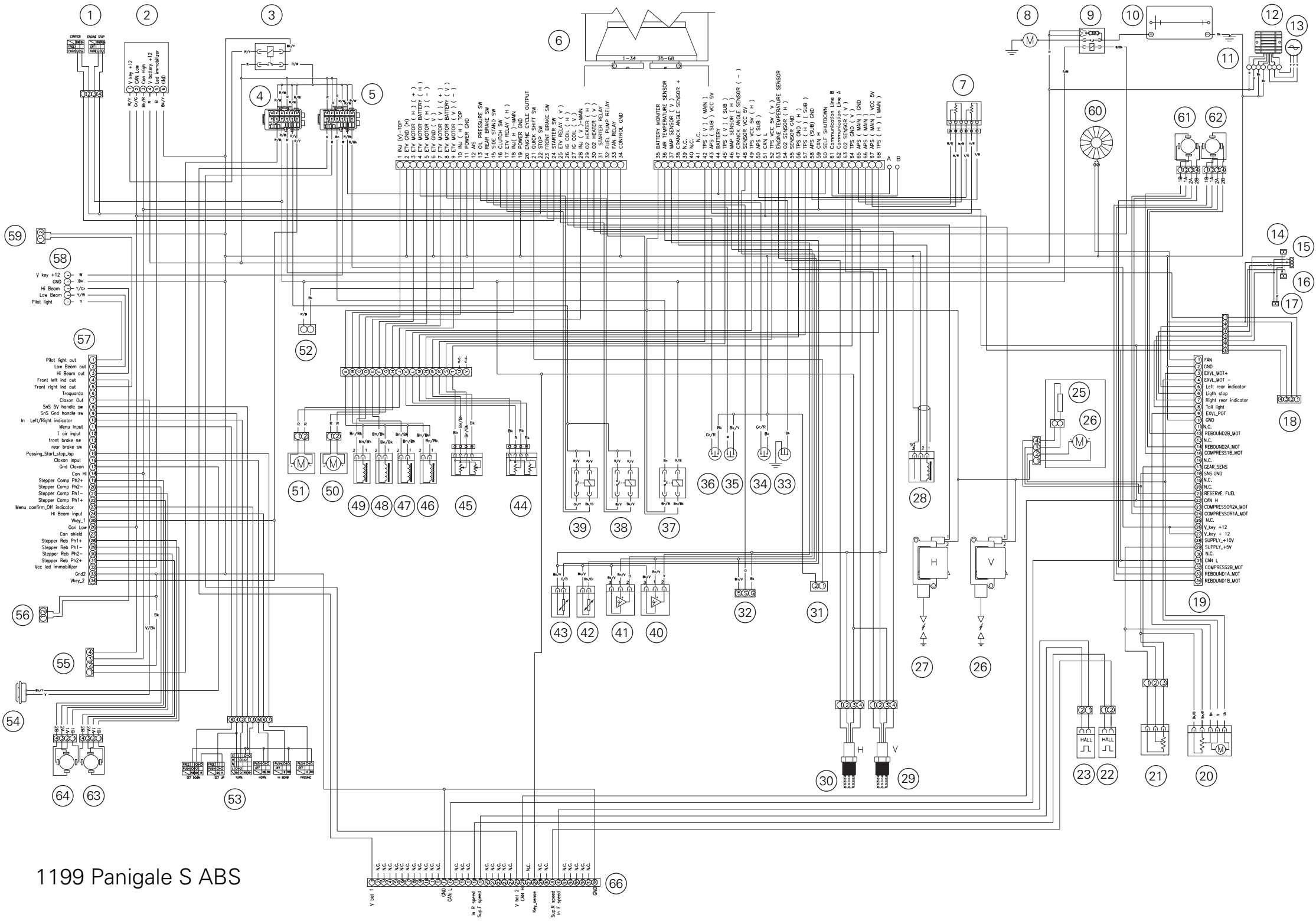
Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

Aide-mémoire pour l’entretien périodique

KM	NOM DUCATI SERVICE	KILOMÉTRAGE	DATE
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



1199 Panigale S


1199 Panigale S ABS

Stampato 02/2012 Cod. 913.7.190.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.190.1A